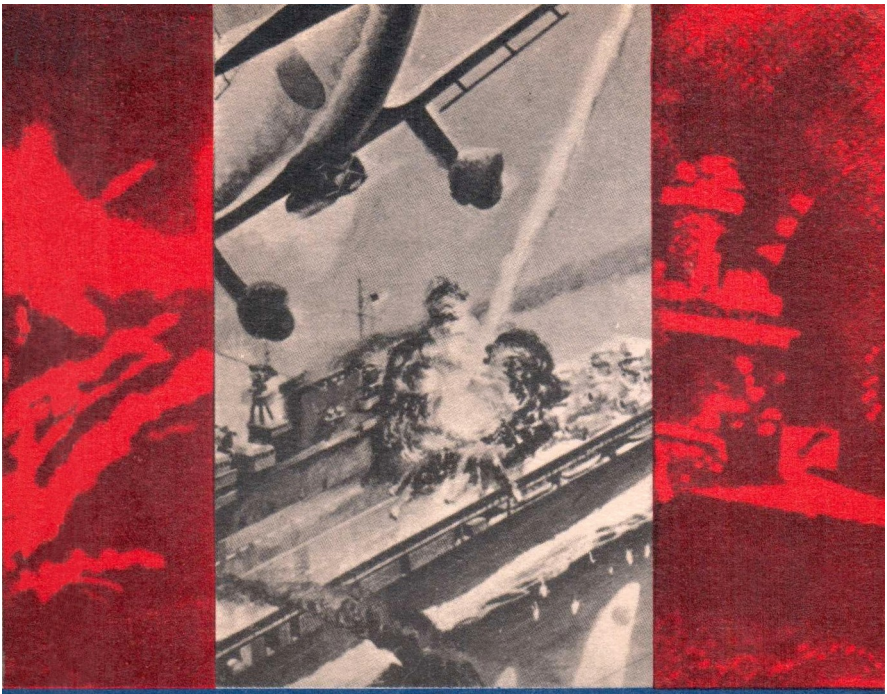
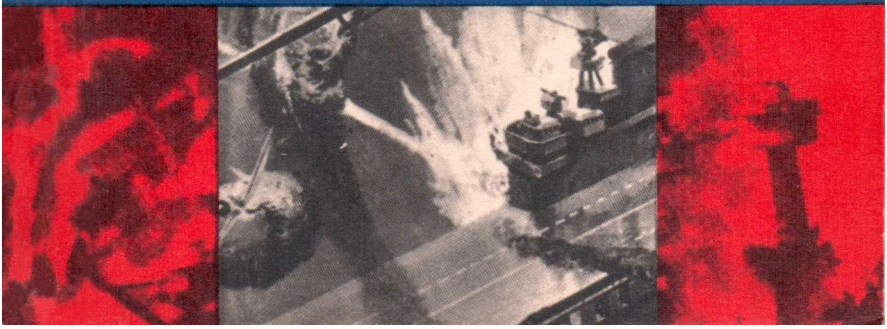


GEORGES BLOND

SUPRAVIEȚUITORUL DIN PACIFIC



GEORGES BLOND

SUPRAVIEŢUITORUL DIN PACIFIC

Odiseea portavionului *ENTERPRISE*

EDITURA MILITARĂ 1976

GEORGES BLOND
LE SURVIVANT DU PACIFIQUE 1973

CUVÎNT ÎNAINTE

Este un fapt universal cunoscut creşterea foarte mare a interesului public pentru literatura istorică, în sensul cel mai larg al problematicelor (subiectelor) şi al diverselor modalităţi de tratare. Cu toate că acest fenomen vizează chiar şi lucrările de strictă specialitate – dintre care unele de deosebită ariditate – aş dori să mă refer la textele de mare circulaţie, în speţă descrierile şi povestirile (uneori prezentate şi ca „romane"). Dacă în trecut relaţia dintre realitatea evenimentelor şi personajelor abordate, pe de o parte, şi cvantum-ul de fabulaţie, pe de altă parte, varia pe o scară amplă, în ultimele decenii se constată apariţia unei demarcaţii evidente. Se continuă, oarecum, recurgerea la confabulaţie, în texte de pură ficţiune, de „aventuri"; la marea majoritate a scrierilor se constată însă păstrarea unei „decenţe de abordare", atît a temelor cît şi în tratare. Chiar dacă apar rezolvări larg diferite,
există – se pare – legi nescrise de respectare a anumitor limite; îndeosebi, pe măsură ce subiectele lucrărilor se apropie de timpurile noastre, ca atare dispunînd de posibilităţi pentru o documentare temeinică, autorii se străduiesc a fi cît mai aproape de linia realităţilor. Există, firește, şi excepţii, dar pe cît de penibile – pe atît de rare.

O formulă tot mai des aplicată, mai ales în ţările ce au dominat „scena" celei de-a doua conflagraţii mondiale, este aceea a descrierilor în care autorul duce o muncă enormă de documentare, reuşind uneori să capteze şi informaţii (autentice!) ce nu fuseseră intabulate în evidenţele oficiale, după care trece la o povestire cît mai autentică a faptelor, talentul literar intervenind mai ales ca suport de cuantificare şi vehiculare a subiectului.

Această formulă, din care mostre de reală calitate le-au fost oferite cititorilor români prin traducerea cărţilor americanului Walter Lord ⁎***, este folosită şi de francezul***

⁎ PEARL HARBOR (original „Day of infamy"), Bucureşti, 1970, Editura politică, şi VICTORIA DE LA MIDWAY (original „Incredible victory"), Bucureşti, 1972, Editura politică.

Georges Blond. *Desigur, cu unele deosebiri.*

În timp ce W. Lord a tratat „cazuri”, care în istorie au un caracter izolat ce permite ca atît documentarea cît şi prezentarea să fie mai mult sau mai puţin comode, G. Blond s-a angajat pe o cale mai complexă, mai pretenţioasă: el nu s-a limitat la descrierea acţiunilor navei portavion „Enterprise” a marinei S.U.A. (cum ar reieşi din titlu), ci a ajuns la o largă prezentare a acţiunilor aero-navale din oceanul Pacific în cel de-al doilea război mondial.

Am spus, mai sus, că formula aleasă de Georges Blond era pretenţioasă; şi n-am exagerat. Din această cauză, şi din dorinţa legitimă a autorului de a nu spori prea mult volumul cărţii, nu puţine fapte şi fenomene au fost abordate uneori prea „direct”, cititorii străini putînd rămîne în incertitudine şi ajungînd la interpretări necorespunzătoare. De aceea îmi voi permite să încerc a aduce aici unele lămuriri ce se vor dovedi, sper, de la sine, necesare.

*** * ***

Asemenea desfăşurării în timp a ştiinţelor şi a tehnicii, ştiinţa şi tehnicile militare se înscriu şi ele într-o evoluţie mai mult sau mai puţin permanentă, jalonată pe parcurs de unele momente sau perioade cu caracter nodal, denumite în ultima vreme şi revoluţii. Mai mult chiar; pînă în prezent, nu o dată factorii militari au determinat accelerări, inflexiuni şi chiar momente de revoluţie în marile discipline ştiinţifice şi în principalele sectoare ale tehnicii. Iar uneori (dar mai rar) au avut loc şi manifestări inverse.

Cert este că, dacă arma submarină era deja curent folosită cu cîteva decenii înainte, armele aeriene, chimice şi motomecanizate (aceasta fiind ordinea cronologică) au fost confirmate în primul război mondial. Cu toate acestea, ponderea noilor arme – privită în comparaţie cu armele clasice (infanteria, artileria, şi chiar cavaleria) – a rămas, în acei ani, destul de limitată. Astfel, cu toate că beligeranţii au produs şi folosit zeci de mii de aeroplane, pînă către

sfîrşitul ostilităţilor aeronautica a rămas o ajutătoare a forţelor terestre. Şi se situa pe o treaptă încă mai modestă în utilizările sale navale.

Cînd, în anul 1910, francezul Henri Fabre a realizat primul vehicul aerian cu flotoare – hidroavionul, şi încă mai mult după ce americanul Glenn Curtiss a construit „barca zburătoare" – hidroavionul cu cocă, s-a crezut că problema folosirilor navale ale locomoţiei aeriene îşi primise orientările fundamentale. Însă la puţin timp după aceea s-au constatat, succesiv, avantajele dar şi servituţile hidroavioanelor; erau, mai ales, puţin rapide şi de maniabilitate lentă. Problema rămînea deschisă...

În iarna 1910/1911 au avut loc încercări privind utilizarea aeroplanelor (nu hidroavioane) pentru nevoile marinelor militare în Anglia, Germania, şi Statele Unite ale Americii. Cele mai concludente au fost experimentele americane. În noiembrie 1910, pilotat de Eugene Ely, un aeroplan biplan „Golden Flyer" construit de G. Curtiss şi apoi adaptat a decolat de pe crucişătorul „Birmingham", iar prima apuntare a avut loc – cu acelaşi aparat şi pilot – pe nava „Pensylvania", în ianuarie 1911. Se dovedea astfel că, cu condiţia unor destul de simple rezolvări constructive, aeroplanul „terestru" putea fi folosit şi naval; era o constatare importantă, a cărei valoare a fost prea puţin valorificată în primul război mondial. Ea a început a fi considerată în perioada interbelică – generînd construirea navelor portavion, şi a ajuns a fi efectiv utilizată abia în al doilea conflict mondial.*

Hidroavionul, aparat de mare autonomie şi cu mare stabilitate în zbor, avînd acces direct pe apă, nu avea viteză şi nici maniabilitate, datorită configuraţiei constructive şi tonajului ridicat. Din punct de vedere militar, era bun pentru acele recunoaşteri ce nu implicau rapiditate şi era încă mai bun în lupta anti-submarină, dar se dovedea mediocru în funcţii de torpilare şi nul ca bombardier rapid şi/sau aparat de vînătoare sau asalt. Nici o marină n-ar fi

* Aeroplanele *aterizează* pe sol (pămînt) şi *apuntează* pe nave sau pe platforme marine; hidroavioanele *amerizează*.

făcut greşeala eliminării hidroavionului[*]*, dar nici nu putea fi servită exclusiv cu asemenea aparate.*

Deoarece în aproape toate ţările forurile superioare navale, reputat conservatoare, au recurs puţin la mijloacele aeriene, în primul război mondial hidroavionul a făcut impresia satisfacerii şi a fost considerat ca suficient. Cu toate acestea, după 1916 britanicii au sesizat necesitatea intervenţiei aeroplanului; au adaptat curînd o navă pentru funcţiunea de portavion („Engadine"), iar în august 1917 l-au lansat pe „Furious", primul portavion amenajat ca atare – folosind monomotoare rapide Sopwith „Pup".

Adevărul este că în timpul rămas pînă la finele ostilităţilor nu s-au ivit prilejuri de folosire a noii aviaţii îmbarcate şi, mai ales, organele de comandament au rămas pe poziţii reticente, dacă nu din alt motiv, cel puţin pentru că nu ştiau cum şi cînd să-şi folosească – cu reală eficienţă – noile mijloace aeriene.

După război, problemele de folosire ale forţelor navale au cunoscut o perioadă destul de agitată – în anii 1920/1922 – iar la finele acelui răstimp s-a crezut că prin încheierea tratatului de limitare a materialelor navale (semnat la Washington, februarie 1922), marile puteri maritime de atunci (Anglia, Franţa, Italia, Japonia, Statele Unite ale Americii) au stabilit previziuni de construcţie şi utilizare ce urmau să dureze cîteva decenii.

În fapt, în domeniul navelor portavion, cifrele adoptate, variind numeric între 1 (Franţa) şi 6 (Anglia), ca şi dimensiunile şi caracteristicele acceptate în principiu, au fost respectate cîtva timp ca atare. Dar în cercurile de specialitate ale tuturor ţărilor semnatare au apărut discuţii tot mai vii şi s-au afirmat unii teoreticieni de reală competenţă. În S.U.A., în special, comandorul H.T. Bartlett şi contraamiralul W.A. Moffet (ulterior ucis într-un accident aerian) au susţinut cu puternice argumente trecerea ponderii, în războiul naval, de la artileria îmbarcată *(nave de linie) la* aviaţia îmbarcată*. Dar poate că nici teoriile lor*

[*] Eliminat, însă, ulterior, din utilizările militare odată cu confirmarea elicopterului.

nu s-ar fi afirmat, dacă n-ar fi avut loc puternica intervenţie a unui ofiţer de aeronautică.

După cum se ştie, în primul război mondial S.U.A. au trimis în Europa o componenentă aeriană foarte eficientă – la standardul de atunci. Acţionînd şi pe frontul italian, s-au stabilit relaţii strînse între ofiţerii americani şi specialiştii italieni, iar de aici a pornit „scînteia" ce a provocat o adevărată revoluţie internă în forţele armate ale S.U.A. Un larg grup de ofiţeri aviatori, în frunte cu generalul W. Mitchell, adoptaseră vederile italienilor în privinţa locului şi întrebuinţării militare a forţelor aeriene. Mitchell nu s-a limitat la adoptarea unor poziţii pe plan profesional, ci a devenit un propagandist, cerînd măsuri concrete. Îndeosebi, experimentările cerute de el au dovedit că efectele bombardării aeriene asupra ţintelor navale evidenţiau net vulnerabilitatea acelora.

În acea perioadă, însă, cercurile conducătoare ale armatei şi încă mai mult conducerea marinei S.U.A., dovedind lipsă de competenţă şi de spirit de răspundere, au reacţionat cu tărie împotriva vederilor expuse de Mitchell, mai cu seamă după dovedirea practică a valabilităţii tezelor sale. Această reacţie a fost sporită de orientarea generală politică a S.U.A. din acel timp, izolaţionismul, sprijinit de unele grupări din Congres şi din afară. Şi cum generalul Mitchell făcuse unele declaraţii care, formal, se puteau considera ca insulte aduse eşaloanelor superioare militare, s-a ajuns la trimiterea lui în faţa Curţii marţiale, în decembrie 1925, şi la condamnarea la 5 ani suspendare, după care a demisionat şi s-a retras, murind 1936.

Era evident că, independent de unele atitudini exagerate, Mitchell susţinuse o cauză realistă, cu formale ce puteau fi aplicate efectiv într-un viitor conflict. Poziţia sa fusese aceea a unui pionier al specialităţii sale ****. Şi,***

---

* Mitchell a fost reabilitat post-mortem. Una dintre cele mai însemnate baze aeriene din S.U.A. a primit numele „Mitchell Field", unul dintre cele mai reuşite tipuri de avion de bombardament (B-25) a devenit „Mitchell", iar Congresul S.U.A. i-a decernat o medalie specială cu titlul postum, în anul 1946.

treptat, at*ît în Forţele aeriene cît şi în marina S.U.A. s-a trecut „discret” la profunde reconsiderări: un întreg program începea a fi elaborat în noua orientare. Marina americană a adoptat concepte şi formule noi de folosire a factorului aerian şi de dotare. Pe lîngă portavionul „Lexington”, existent, începînd cu nava „Saratoga” cinci portavioane moderne, au intrat în serviciu. De asemenea, după anul 1934 şi mai ales începînd din 1938 s-a acordat o atenţie specială operaţiilor amfibii, în care sprijinul aeronaval avea un caracter tot mai larg.*

Fenomen cu totul semnificativ, o importanţă similară a fost acordată conceptelor şi dotării aeronavale nu atît în Anglia, aliata S.U.A. şi – pînă atunci – principala putere navală la nivel mondial, ci în Japonia.

Cu toate că aveau în şantier nave grele de linie, mai mari decît oricare altele din lume, japonezii, orientaţi către un imperialism asiatic şi oceanic ce implica forţe deosebite, au reperat consistenţa afirmaţiei lui Mitchell că „avionul face ca nava de linie să devină ineficientă” şi au trecut la rîndul lor la un program de construcţii de nave portavion. De asemenea, dacă pînă în 1930 au achiziţionat avioane engleze şi franceze, ei au făcut în paralel un mare efort de pregătire tehnică şi industrială. Primele avioane militare concepute şi construite în Japonia au fost livrate în anul 1931. Iar în septembrie 1931 a avut loc aşa-zisul „incident manciurian”, începutul agresiunii japoneze în China de nord-est[*]***. Coincidenţa este, credem, grăitoare.***

Evoluţia acestei agresiuni, pînă în mai 1932, a fost continuă dar nu prea puternică. Ea a primit o întorsătură net ofensivă, şi cu obiective lărgite, după puciul „tinerilor ofiţeri” – Tokio, mai 1932, cam din aceeaşi epocă începînd şi folosirea metodică a aeronauticii în campaniile expansioniste ale Japoniei.

---

[*] Interesante date şi aprecieri generale asupra politicii şi acţiunilor japoneze în anii premergători celui de-al doilea război mondial, şi în perioada de început a acestuia, se pot afla în Prefaţa semnată de general-maior Eugen Bantea la cartea PEARL HARBOR (de W. Lord), citată anterior.

Din 1937 avioanele de bombardament îndepărtat ale „marinei imperiale” au început raiduri la peste 2 000 km, pornind din baze aşezate în insulele Kyu-Syu şi Taiwan, iar din iarna 1938–1939 acţiunile au sporit – devenind posibilă însoţirea bombardierelor de către noile avioane de vînătoare Mitsubishi „Zero”, primele din categorie – în lume – echipate cu rezervoare de combustibil suplimentare, aparate ce au intrat şi în dotarea aeronauticii îmbarcate.

Cunoscînd că în iulie-august 1938 japonezii au atacat frontiera URSS în zona lacului Hasan iar apoi, în mai 1939, au atacat R.P. Mongolă în zona Halhin-Gol, şi că în ambele împrejurări aviaţia lor nu a putut depăşi forţele aeriene sovietice, s-ar putea ca afirmaţiile de mai sus să pară inexacte, contradictorii. În fapt, situaţia era diferită. În timp ce în agresiunea în China de nord-est, pe litoralul chinez şi asupra oraşelor, japonezii au acţionat cu aeronautica navală, la Hasan şi la Halhin-Gol a operat aeronautica armatei terestre, cu un potenţial calitativ încă inferior.

Aceste motive, cum şi concluziile specialiştilor japonezi trimişi în Europa în perioada 1939–1940, au contribuit la reorganizarea aeronauticii, care a durat pînă la intrarea propriu-zisă a Japoniei în conflictul mondial, în decembrie 1941. Şi, incontestabil, aeronautica navală japoneză a demonstrat atunci că doctrina sa, urmată de organizarea şi dotarea corespunzătoare, ajunseseră la unul dintre cele mai dezvoltate nivele întîlnite în istoria domeniului.

Oricît ar părea de surprinzător, în această „cursă” – unde pentru primele locuri (atît ca doctrină cît şi ca dotare) erau în întrecere Statele Unite şi Japonia – marina britanică se afla pe o poziţie oarecum inferioară, datorită nu atît vreunor racile materiale sau de pregătire a echipajelor, cît îndeosebi conservatorismului forurilor de conducere. Anglia avea, la începutul războiului, şase nave portavion în serviciu şi una în şantier, dar avea concepte mult limitate în privinţa factorului aerian în operaţiile navale şi amfibii. Nici dotarea sectorului aeronaval nu era corespunzătoare. Cu excepţia unui nou tip de bombardier în picaj (Blackburn „Skua”) şi a unui aparat „toate-misiunile” (Fairey „Fulmar”),

dar lent – ambele încă în curs de livrare, englezii foloseau avioane de torpilare biplane din 1930 şi nu aveau avioane de vînătoare îmbarcate pînă în 1942. În fine, ei concepeau portavionul ca transportor de „aviaţie de sprijin" a escadrelor de nave de linie şi a convoaielor, şi – abia în primăvara 1941 – nu un specialist naval, ci primul ministru W.S. Churchill (la origine ofiţer terestru !), silit de expansiunea nazistă în oceanul Atlantic, caută reluarea iniţiativei şi propune crearea unor „grupuri de urmărire" ***, fiecare compus din o navă de linie, un portavion şi 1–2 petroliere de alimentare, care să lupte împotriva navelor-corsar germane.***

Aşa se poate explica de ce în decembrie 1941, în golful Siam, marile nave de linie britanice „Prince of Wales" şi „Repulse" au fost scufundate de avioane torpiloare ale Flotilei a 22-a a marinei japoneze, reprezentînd – atunci – pentru Anglia „lovitura de începere" niponă, paralelă cu cea executată cu trei zile înainte împotriva complexului aeronaval al S.U.A. din Hawaii.

Ne vom referi şi de astă dată la părerile lui Sir Winston, pentru că are dreptate; el spune: „Judecînd acţiunile amiralului Phillips din timpul acelor zile nenorocite, trebuie să nu se uite că era convins – şi avea serioase temeiuri – că atacul ce intenţiona să-l efectueze la Kuantan va avea loc în afara *(subl. ns.) razei de acţiune utilă a avioanelor-torpiloare ce aşteptau în bazele terestre ale inamicului....". Într-adevăr, singurul obiect de teamă al amiralului Sir Tom Phillips a fost o intervenţie aeriană în sprijinul debarcării nipone pe care el căuta s-o anihileze, dar credea că distanţa dintre bazele japoneze şi Kuantan (740 km) nu ar permite acţiunea. Şi încheie Churchill, cu obidă: „La acea dată, atît noi cît şi americanii subestimam prea mult eficienţa atinsă de japonezi în domeniul războiului aerian".*

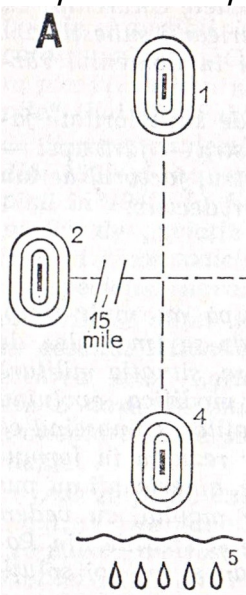
De fapt, nu era numai un moment de superioritate japoneză, în decembrie 1941, ci se demonstra – fără apel –

* „Hunting group" Formula era modestă, dar nu mult diferită de cea americană (task force) care, prin eficienţa dovedită, a devenit apoi clasică.

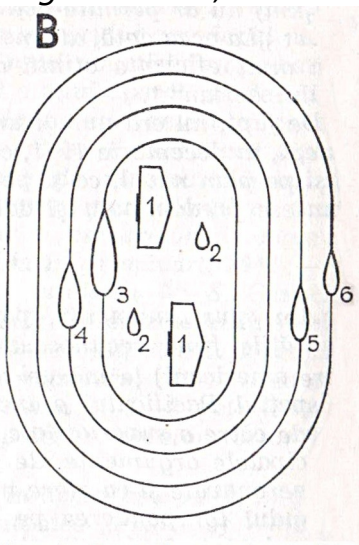
că şi pe plan naval, ca şi pe plan terestru, factorul aerian ajunsese predominant şi adeseori chiar decisiv.

* * *

Am spus „moment", pentru că după nu mult timp, realităţile fiind recunoscute şi trecîndu-se (mai ales de către americani) la măsuri de remediere, situaţia militară în spaţiul Pacificului a început a se modifica, evoluînd repede către o superioritate netă a Aliaţilor. Cunoscînd că principalele argumente ale japonezilor rezidau în formulele aeronavale şi ca atare în rapiditate, americanii au pus la rîndul lor ponderea pe o strategie mobilă, cu vederi just



Grupare operaţională cu patru grupuri tactice (1, 2, 3, 4) şi grup de sprijin mobil (5).



Grup tactic cu 2 portavioane (1), 2 distrugătoare AA (2) şi nave de linie (3), crucişătoare grele (4), crucişătoare uşoare (5), şi distrugătoare (6) în număr variabil.

orientate în funcţie de obiectivele şi spaţiile din Pacific, cu predominanţa factorului aerian şi cu noi soluţii organizatorice-operaţionale.

Fără a face „tabula rasa" asupra eşaloanelor mai vechi de organizare navală (flotă, escadră, divizie, flotilă),

americanii au inovat „task force” – gruparea operaţională, concepută în jurul unui nucleu aeronaval, navele portavion. Acesta este, dealtfel, şi sîmburele cărţii de faţă, şi îmi permit a veni cu unele amănunte tocmai pentru a face mai lesne de înţeles exprimările şi descrierile atît de pregnante ale autorului.

*După cum se poate vedea în schema A, o grupare operaţională aeronavală, denumită în S.U.A. „Carrier task force” (grupare... cu portavioane) se compune în mod ideal din patru „Carrier task groups” (grupuri tactice cu portavioane). În practică, uneori o „grupare” era abia de tăria unui „grup”, în timp ce alteori cuprindea două, trei şi chiar mai multe grupuri; soluţia ilustrată nu este rigidă. Grupul tactic (schema B) cuprindea 1–2 nave portavion, 1–2 distrugătoare antiaeriene (avînd întreaga artilerie înlocuită exclusiv prin guri de foc AA şi fiind dotate cu aparatură centrală de conducere a tragerii), apoi – în cantităţi variabile – nave de linie, crucişătoare * şi distrugătoare (normale).*

În fine, cînd gruparea operaţională avea o misiune cu indicaţii specifice terestre (amfibii sau, mai just, trifibii), i se adăuga o „forţă mobilă de sprijin”, în fapt un grup ajutător de nave cu mare potenţial de artilerie. Către finele războiului, Pacificul ajunsese a fi integral dominat de numeroasele grupări operaţionale aeronavale americane, omniprezente în angajările navale, în operaţiile de debarcare şi chiar în acţiuni aeriene strategice asupra insulelor metropolitane ale Japoniei.

* * *

După cum este uşor de închipuit, problematica acestei cărţi este amplă, complexă şi – evident – deosebit de pretenţioasă. Pornind din perioada în care puterea aeronavală japoneză, de mult timp pregătită în acel scop, domina aproape întreg oceanul Pacific, Georges Blond urmăreşte evoluţia unor factori esenţiali ai războiului din

* Grele şi/sau uşoare.

anii 1941–1945 în acea zonă: navele portavion ale S.U.A. După cum însuşi spune, dintre cele existente la începerea ostilităţilor (fără a ţine seama de marele număr construit ulterior), „toate s-au scufundat, au ars, au explodat”, cu excepţia celei care a supravieţuit pînă la capitularea Japoniei. Urmărind activităţile navei „Entreprise”, Blond ajunge în realitate la o adevărată istorisire a războiului aeronaval din Pacific, în care apar pe rînd – atunci cînd se aflau în „momente maxime” – majoritatea portavioanelor americane. El nu ezită să disece operaţiile unicei „ofensive în salturi de purice” (debarcările şi cuceririle de insule ocupate de japonezi în Pacific), tocmai pentru a scoate mai just în evidenţă ponderile, uneori succesive iar alteori combinate, ale armelor participante, subliniind totodată duritatea condiţiilor şi amplul aport de sacrificii. Bineînţeles, rolul aviaţiei îmbarcate, al portavioanelor, este reliefat cu maximă pregnanţă.

Lucrarea lui Georges Blond, eminent scriitor naval, se citeşte aidoma unei bune opere literare, cu toate că este o conştiincioasă descriere istorică. Autorul grăieşte adevărul atunci cînd spune că „nimic nu a fost inventat; dealtfel, invenţia ar fi în permanenţă inferioară realităţii”.

Aşa a fost. De la bătălia din marea Coralilor, ce a avut loc în iunie 1942, şi pînă la capitularea Japoniei, în septembrie 1945, portavioanele marinei americane au jucat un rol esenţial şi au adus victoria.

* * *

Am spus, mai sus, că lucrarea este „o conştiincioasă descriere istorică”. Aş fi făcut această afirmaţie şi în lipsa citării lui Georges Blond, deoarece am putut culege cîndva informaţii şi impresii direct de la participanţi la operaţiile aeronavale povestite.

Semnatarul acestor rînduri a fost Romanian Air Staff Liaison Officer (Ofiţer de legătură al Statului major al Aerului român), iniţial pentru Forţele aeriene aliate din Mediterana (1944–1945) apoi pe lîngă Reprezentanţa

militară a S.U.A. din Comisia aliată pentru România (1945–1946). În acele împrejurări am cunoscut pe marinarul – apoi tînăr aspirant – George Chiriac, o mîndreţe de ardelean-american, care luptase pe portavionul „Enterprise" pînă în primăvara 1944, şi am lucrat timp îndelungat cu locotenent-colonelul – apoi colonel – Robert „Bob" Emmens, din acel mănunchi de aviatori îndrăzneţi care, sub comanda colonelului – apoi general – J. Doolittle, au plecat cu 16 bombardiere B-25 Douglas „Mitchell" de pe portavionul „Hornet", în cel mai periculos atac aerian ce s-a efectuat cîndva asupra unui obiectiv japonez – Tokio, la 18 aprilie 1942. Am putut corobora astfel cele ştiute cu cele citite în paginile acestei cărţi. Iar concluzia este aceea a unei cinstite, grăitoare relatări asupra participării aeronavale americane în cel mai mare – şi sperăm că ultimul – război al omenirii.

aprilie 1976
MATEI I. OROVEANU

Dintre portavioanele americane care au existat la începutul ostilităţilor, unul singur a supravieţuit pînă la capitularea Japoniei: Enterprise. *Toate celelalte au pierit în abisuri de ocean, ori au fost mistuite de flăcări, ori s-au spulberat în explozii. Golurile iscate în urma dispariţiei lor au fost împlinite, armada americană a devenit tot mai puternică. Fie singur, fie alături de alte portavioane,* Enterprise *a participat la toate bătăliile cele mari ale războiului din Pacific, în afară de una (bătălia din marea Coralilor). Marinarii şi aviatorii săi au trăit cutremurătoarea agresiune de la Pearl Harbor, primele raiduri împotriva Japoniei, cruciala bătălie de la Midway, fără de sfîrşitul purgatoriu de la Guadalcanal, precum şi războielile din*

junglă; ei au participat la ucigătoarele debarcări pe atoli, după cum şi la cele de la Iwo Jima şi Okinawa, unde luptele de exterminare au atins un grad de violenţă asemănătoare doar cu cea întîlnită la Stalingrad. Paginile ce urmează prezintă tocmai filmul acestor acţiuni. Ne-am străduit să facem în aşa fel încît toate scenele să fie vii, apropiate de înţelegerea cititorului nemarinar. Nimic nu a fost însă născocit – dealtfel, născocirea s-ar afla necontenit mai prejos de realitate – fiecare amănunt este exact. Naraţiunea de faţă se întemeiază pe documente provenind din arhivele Serviciului istoric al marinei şi pe o serie de cărţi, publicaţii sau documente americane care cuprind, în afară de rapoartele oficiale de operaţii, mărturii a numeroşi combatanţi, precum şi informaţiile dobîndite în cadrul interogatoriilor luate prizonierilor japonezi.

AUTORUL

Întîmplările surprinse în naraţiunea de faţă s-au petrecut fie pe mare, fie în văzduh, fie pe uscat. De aceea s-a recurs – pentru arătarea distanţelor – la unităţi de măsură şi dimensiuni diferite. Să reamintim, pe scurt, că mila marină echivalează cu 1 852 de metri (a nu se face confuzie cu *mila* engleză (terestră) binecunoscută de către sportivi: 1 609,31 m). O navă care merge cu 25 de noduri parcurge 25 mile pe oră, adică 46,300 km. Yardul este egal cu 0,914 m; piciorul englez, cu 0,304 m; ţolul englez este egal cu 0,025 m. Cotul englez (fathom), folosit rar, echivalează cu 1,828 m.

Veţi găsi la sfîrşitul volumului hărţi detaliate ce corespund capitolelor II, IV, V, VI şi VII.

I

„UIMITOARE TELEGRAME…”

Este atît de vast Oceanul Pacific, încît ar putea cuprinde întreg uscatul globului – toate continentele, toate insulele… Şi încă ar mai rămîne loc. I s-a zis şi Marele Ocean, Oceanul Austral, Marea sudului. Pacific l-a numit Magellan. În Atlantic, Magellan se simţise prizonier; luni de-a rîndul se izbise de coasta răsăriteană a Americii, precum o viespe de un geam. Dar odată drumul de trecere găsit, descoperise întinderile nezăgăzuite, vremea cea frumoasă, vînturile prielnice. Oceanul Pacific: magia numelui acesta a călătorit prin veacuri. Cînd cineva dorea să se smulgă din nebunia lumii moderne ori din furiile războiului, spunea cam aşa: „O insulă în Pacific…” Am cunoscut chiar eu un şef de contencios care, de teama unui nou război, a părăsit în 1925 Franţa şi Europa. S-a îmbarcat pentru nu ştiu ce ţinut din Polinezia. Cine dintre noi nu şi-a făcut asemenea vis ? Dar cîte din insulele acelea nu au fost martirizate de bombe ?! De pe ţărmurile cu nisip galben, multă este lumea care a asistat la uluitoarele spectacole oferite de cel de-al doilea război mondial.

În zorii zilei de 7 decembrie 1941, portavionul american *Enterprise*, escortat de trei crucişătoare grele şi de două

distrugătoare, se găsea în Oceanul Pacific, la aproximativ două sute de mile vest de insulele Hawaii. Formaţia se îndrepta spre Pearl Harbor, cu o viteză de douăzeci şi cinci de noduri; timpul era blînd-noros, dinspre nord bătea o briză molatică, iar marea încerca parcă să se mînie. Mulţi dintre cei aflaţi la bordul navelor se arătau mohorîţi.

Enterprise se întorcea dintr-o misiune specială îndeplinită în insula Wake, situată la două mii de mile (3 700 kilometri) vest de Pearl Harbor. Portavionul debarcase acolo douăsprezece avioane de vînătoare, pentru garnizoana din insulă. Apoi, la 2 decembrie, odată cu revărsatul zorilor, a făcut cale întoarsă şi a pus prova către arhipelagul hawaiian. Firesc ar fi fost să intre în Pearl Harbor odată cu dimineaţa zilei de 6. Dar vremea urîtă l-a silit să întîrzie. Cam pe la meridianul 180°, marea s-a burzuluit; o neaşteptată pătrundere de apă s-a ivit la bordul distrugătorului aflat în capul formaţiei; înaintarea a trebuit încetinită. *Enterprise* avea să sosească la Pearl Harbor abia în ziua de 7, către sfîrşitul dimineţii. Iată însă că ziua aceea de 7 decembrie era o duminică. Iar oamenii se arătau dezamăgiţi că nu putuseră ieşi la uscat sîmbătă seara; s-ar fi dus şi ei să bea un păhărel, să danseze prin localurile de plăcere din Honolulu.

Începînd de la 28 noiembrie, „Ordinul de zi nr. 1” se găsea afişat în toate cazărmile echipajului de la bordul portavionului *Enterprise*. Iată esenţialul documentului semnat de căpitanul de rangul I G.D. Murray, comandantul navei, şi apostilat de viceamiralul W.F. Halsey, care comanda gruparea operaţională (task-force) [1] al cărei

[1] În timpul celui de-al doilea război mondial, atît marina S.U.A., cît şi cea britanică au adoptat o formulă de organizare operaţională foarte flexibilă, denumită „task-force”, forţă destinată unei misiuni. Cu alte cuvinte, fără a se altera sistemul de mari unităţi navale (divizie, escadră, flotă), se creau mari unităţi de tăria corespunzătoare (±) îndeplinirii unei anumite misiuni, după care ele puteau fi păstrate sau modificate potrivit nevoilor. O „task-force”, pe care noi am putea să o denumim *grupare operaţională*, număra oricîte nave – mari şi mici – era nevoie, şi uneori se şi împărţea în subdiviziuni „task-group” – grupuri tactice.

centru era portavionul amintit: „*Enterprise* navighează de-aici înainte pe picior de război. Zi şi noapte, clipă de clipă, trebuie să fim pregătiţi pentru o grabnică trecere la acţiune. Submarine de-ale vrăjmaşului se şi află, poate, prin vecinătate. Datorită acestei împrejurări, vigilenţa şi iscusinţa fiecărui om la postul său de luptă capătă o anume importanţă, de care vor trebui să se pătrundă toţi ofiţerii şi marinarii. Comandantul este încredinţat că fiecare om va şti să se arate la înălţime, în orice situaţie s-ar afla. Potrivit tradiţiei din marina noastră, fiecare trebuie să-şi păstreze, în clipa supremei încercări, calmul, sîngele rece, trebuie să ştie să se bată. Fie ca nervii să ne rămînă zdraveni, iar inimile neînfricate”. Exteriorul navei a fost revopsit într-un cenuşiu închis. Înăuntru, linoleumul de pe punţi a fost dat la o parte, vopseaua de pe pereţii despărţitori, răzuită. Au dispărut toate amenajările din lemn ori material inflamabil. Sabordurile au fost sudate; noaptea, *block-out* [1] deplin. Corpul navei a fost demagnetizat, iar conductele din fontă înlocuite cu altele, din metal forjat, mai puţin friabile. De şase luni echipajul se vedea supus unor continue antrenamente de veghe, de trageri, ori de luptă împotriva diferitelor avarii. La 28 noiembrie, după afişarea „Ordinului de zi nr. 1”, amiralul Halsey a făcut cunoscut „Ordinul de operaţii nr. 1”, ordonînd aviatorilor de bord să „bombardeze, să torpileze sau să mitralieze orice vas în stare să primejduiască unitatea aflată în misiune”. Bombele au fost amorsate şi acroşate la bordul bombardierelor în picaj, torpilele şi-au primit focoasele. Toate piesele de artilerie de la bord au fost aprovizionate, iar oamenii au rămas la posturile de veghe, cu schimbul, pe tot timpul misiunii de la Wake.

Toate astea miroseau tare a război. Totuşi, el nu fusese încă declarat. Odată cu „Ordinul de zi nr. 1”, marinarii de pe *Enterprise* au putut asculta buletinul radio ce relata călătoria ambasadorului plenipotenţiar japonez Saburo Kurusu la Washington, călătorie salutată prin cîteva încurajatoare comentarii de presă. „Bărbaţii de pe „Marele

[1] Camuflarea luminilor.

E” (poreclă dată în flotă portavionului *Enterprise*) urmăreau cu interes, ca toată lumea dealtfel, misiunea lui Kurusu. Să fi fost sincer demersul său? Nu aveau de unde şti. Dar îi urau succes”, scria corespondentul de război Eugene Burns. Un fapt este cert, în ce priveşte zorii zilei de 7 decembrie: războiul nu fusese încă declarat. Poate că avea să izbucnească peste puţin, dar deocamdată nu exista. Încordarea diplomatică creştea; şi unde mai pui că dura de şase luni. În ciuda „Ordinului de zi nr. 1” avea să se mai poată face loc, neîndoios că avea să se mai poată, cîtorva clipe de fericire. Pentru fiecare marinar de pe *Enterprise* obiectivul nu era, deocamdată, cutare navă japoneză, ci cutare cinematograf ori dancing din Honolulu. Honolulu (10 km de Pearl Harbor – autobuze, taxiuri) este un oraş balnear la fel de prestigios pentru americani ca toate celelalte oraşe din Florida; un rai tropical şi modern, umbrit de cocotieri, de pendamus şi hibiscus, populat cu fete atrăgătoare. Dintre ofiţerii aflaţi la bord, cîţiva plănuiseră să-şi petreacă weekend-ul cu soţiile, pe care le chemaseră din Statele Unite şi le instalaseră la ţară în cochete bungalow-uri. Blestemata aceea de furtună năruise sau, cel puţin, zădărnicise asemenea nădejdi. Aproape toată lumea era posomorîtă.

Ora şase. *Enterprise* a girat cu toată viteza spre stînga, pentru a veni cu prova în vînt şi a-şi lansa avioanele. O escadrilă de recunoaştere a decolat; urma să preceadă nava. Piloţii au primit ordin să nu coboare după aceea pe portavion, ci să aterizeze pe aerodromul de la Ford Island, aflat chiar în zona portului. Tovarăşilor rămaşi la bord le-au făgăduit că vor telefona soţiilor şi prietenelor, de cum vor fi sosit, pentru a le vesti întoarcerea *Enterprise*-ului. *O* zi nouă se năştea.

În cuvîntul introductiv al fasciculei ce conţinea raportul adresat la începutul anului 1944 Ministerului Marinei, de către amiralul King, comandantul şef al marinei militare a Statelor Unite, putem citi următoarele: „Evenimentele ce s-au înlănţuit şi desfăşurat în Pacific au putut fi cu greu

urmărite. Acest război s-a dovedit a fi de un fel nou şi ciudat. Distanţa uriaşă, precum şi unele nume greu de pronunţat, au făcut şi mai anevoioasă descifrarea uimitoarelor telegrame ce soseau zilnic”.

Obiectul naraţiunii de faţă este, în mare parte, povestea portavionului american *Enterprise* în războiul din Pacific. Autorul ştie că cititorul, necunoscător în ale marinei, se va izbi la început de mari dificultăţi în reprezentarea clară a celor întîmplate. De aceea, el se va strădui să dea viaţă scenelor, să le apropie, să le clarifice înţelesul. Dar declară că nu se crede în stare să facă astfel încît totul să fie accesibil de la bun început. Călătorul care se îmbarcă pentru prima oară la bordul unei nave se simte într-adevăr descumpănit; mai mult încă, dacă nava respectivă este un portavion – în acelaşi timp, navă de război, uzină, oraş, aerodrom, lume „nouă şi ciudată”. Peste o vreme ne vom simţi în largul nostru. Pînă una, alta, nici vorbă de îmbarcare. Să ne mulţumim a privi portavionul de la oarecare distanţă, precum aviatorii care abia şi-au luat zborul.

Oricui i-a fost dat să aibă în faţă, o dată măcar, fotografia unui portavion. Văzut mai de sus, el apare ca o scîndură (245 metri lungime, 25 lăţime), complet liberă; coşurile, punţile, pasarelele şi, într-un fel, toate organele exterioare de observaţie şi de comandă se află întrunite într-o suprastructură unică. Mai înalt, pe suprafaţa apei, decît un cuirasat, portavionul îşi datorează tocmai disimetriei sale ciudatele înfăţişări pe care le capătă în timp ce navighează, înfăţişări ce depind de unghiul din care îl privim. Cine îl vede pentru prima oară de pe puntea unui alt vas, dar îl vede pe trei sferturi, de pildă, se întreabă ce monstru poate fi acela – scurt, cu coş disproporţionat. Dar deîndată ce portavionul se apropie şi îl recunoşti – prelungă insulă spintecînd marea cu peste treizeci de mile pe oră – îţi apare majestuos şi falnic între toate celelalte unelte războinice. Asemenea unui monarh, el nu se deplasează niciodată singur. Înconjurat la respectuoasă distanţă de o escortă – amercanii spun de un *ecran* – de distrugătoare şi

crucişătoare, uneori însoţit chiar de o navă de linie, împresurat, de cum se face ziuă, de o protecţie aeriană apropiată şi îndepărtată, el trece în torsul neîntrerupt al celor o sută patruzeci de mii de cai ai săi, răspîndind pe întinsul mării miros de păcură. Astfel înainta *Enterprise*. Deîndată ce avioanele sale de recunoaştere şi-au luat zborul, „marele E” s-a îndreptat spre est, cu escorta urmîndu-l îndeaproape. La una dintre fungile sale se vedea fluturînd un semnal din codul aparţinînd vremilor de pace: „Manevre aeriene în curs”.

Cînd veghea radio a *Enterprise*-ului a interceptat următorul mesaj: „Nu trageţi ! Aici, avioane americane !” s-a născut simţămîntul că se petrecea un lucru neobişnuit. În ciuda deznădejdii ce se simţea în glasul acela, operatorii l-au recunoscut totuşi ca fiind al unuia dintre piloţii de bord, al aspirantului Manuel Gonzales.

În afară de situaţiile în care se dă consemnul de interdicţie radio, în văzduh aparatele ţin legătura prin fonie pe unde scurte: 1) cu portavionul lor; 2) între ele; 3) în clipa apropierii de un aerodrom – cu instalaţiile de la sol. Despre aceste legături vom mai avea prilejul să amintim. Mesajul interceptat de către veghea de pe *Enterprise* se adresa, în chip vădit, aerodromului de la Pearl Harbor. Preţ de aproape un minut, nu a mai urmat nici un alt mesaj. Dealtfel numele aspirantului Manuel Gonzales nu avea să mai fie niciodată pomenit. După aceea, operatorii primiră un al doilea mesaj, adresat de data aceasta portavioanelor: „Avioane inamice atacă Pearl Harbor. Sînt, se pare, japonezi”. Mesajul era transmis de către locotenentul Earl Gallagher, comandantul secund al celei de a şasea escadrile de recunoaştere. Aproape imediat după aceea sosi şi radiograma de la comandantul suprem al flotei din Pacific: „Raid de avioane deasupra Pearl Harbor-ului. Nu-i vorba de un exerciţiu”.

Peste cîteva minute echipajul era informat că ostilităţile începuseră, astfel că fu ridicat la catarg pavilionul de război. Oamenii aflaţi la bordul portavionului continuau să se arate peste măsură de uimiţi. „Scîrbavnică treabă !” şi

nu mai găseau altceva de zis decît: „O, netrebnicii !” În clipa în care marinarii repetau cuvintele acestea, cinci dintre cele optsprezece bombardiere în picaj, ce-şi luaseră zborul de pe *Enterprise*, căzuseră doborîte. Cele opt cuirasate americane ancorate la Pearl Harbor fuseseră scoase din luptă, fără să mai punem la socoteală şi alte nave. Instalaţiile de la sol şi aerodroamele se mistuiau în flăcări...

Însingurat în plin Pacific, la peste două mii de mile de San Francisco, arhipelagul hawaiian este alcătuit din trei insule: Kaui la nord-est, Maui la sud-est, Oahu (unde se află Pearl Harbor şi Honolulu) la centru. Avioanele de pe *Enterprise*, care zburau în formaţie largă, zăriră de departe cele trei insule verzi şi galbene răsfirate pe marea albastră. Cerul, albastru şi el, era punctat de cumuluşi albi, dintre care cîţiva se aninaseră de munţii arhipelagului. Vizibilitatea era bună.

Alţi nori, negri, ce păreau să se înalţe de la pămînt, atraseră atenţia avioanelor. Fără îndoială, vălătuci de fum, iar pe toată suprafaţa insulei Oahu, salbe de ghemotoace negre; explozii, desigur. Totuşi, unii piloţi se mai chinuiră cîteva secunde să se întrebe dacă nu cumva era vorba de vreun exerciţiu al antiaerienei. În chiar clipa aceea formaţia fu străbătută de monoplane ce aveau culoarea muştarului şi discuri portocalii pe aripi; ţîşneau din toate părţile şi trăgeau neîntrerupt.

Căpitanul de rangul 2 Young, şeful escadrilei, era cap de formaţie şi avea la bord pe căpitanul de rangul 2 Nichols, de la statul major al amiralului Halsey. Plecat cu avionul spre a pregăti întoarcerea comandantului său, Nichols se aşezase pe scaunul din spate, pe locul mitraliorului. De cum recunoscu avionul japonez, încercă să aducă mitraliera în poziţie de tragere, dar nu izbuti. Între timp, monoplanele muştarii – din tipul poreclit şi *Zero* – se învîrtejeau ca ţînţarii în jurul aparatului, trăgînd neostoit. Ofiţerul de stat major se chinuia întruna cu mitraliera. Apoi văzu că aparatul se afla deasupra pămîntului care „urca”

vertiginos. Motorul dădea rateuri. Comandantul Young execută o aterizare forţată pe un cîmp. Şi el, şi călătorul său scăpaseră teferi.

Locotenentul Earl Gallagher îi întîlnise cel dintîi pe japonezi. Deîndată ce trimise navei *Enterprise* mesajul său, ştiind că vînătorii inamici erau mult mai iuţi decît el, pierdu cît mai repede cu putinţă din înălţime şi zbură foarte jos, la rasul valurilor. Văzu trecîndu-i pe deasupra capului avioane-torpiloare japoneze, pornite spre nord-vest, care nu mai aveau torpila sub pîntece. Se hotărî să-şi facă plinul de benzină şi să plece în căutarea portavionului sau a portavioanelor japoneze, spre a le semnala *Enterprise*-ului. Spintecînd valurile de fum, ajunse deasupra terenului de pe insula Ford. Antiaeriana trăgea asupra oricui se găsea în văzduh. Cînd se află la doar cîţiva zeci de metri de sol, Gallagher înţelese că, în sfîrşit, încetaseră să mai tragă în el şi putu să aterizeze. Aerodromul se dezvăluia trist, răvăşit. Hangarele şi rezervoarele ardeau, cele mai multe aparate se aflau distruse la sol, fumegînde sau în flăcări. Un viarmăt de oameni; unii alergau, alţii mergeau foarte încet. Cîţiva se aşezaseră în avioanele pe jumătate distruse şi trăgeau cu mitraliera din spate. Mai erau unii care scoseseră mitralierele acestea din avioane şi se munceau să le instaleze în afete improvizate. Dintr-o masă de fum negru se vedeau ieşind oameni cu brancarde. Gallagher explică celor ce făcuseră roată în jurul lui că voise să-şi face plinul de benzină. Unii îl priveau fără să-i dea vreun răspuns, dar alţii îl anunţară că vor aduce un cărucior şi combustibil. Au plecat şi au lipsit multă vreme. Pretutindeni, dezordine. Şi, neîncetat, vuiet de explozii formidabile; cînd şi cînd solul aerodromului se cutremura.

În sfîrşit Gallagher putu să plece. Avea să străbată 280 de kilometri fără să găsească ceva. Escadra japoneză se retrăsese în mare viteză, părăsindu-şi avioanele rămase în urmă. Un petrolier aflat în dimineaţa aceea cam la nordul arhipelagului a văzut mai multe dintre ele afundîndu-se, unele după altele, în apa mării, cu rezervoarele golite.

Aspirantul Edward T. Deacon fu atacat de vînătorii

japonezi cu mult înainte de a fi ajuns la Oahu. Deasupra avionului şi jur împrejur, necuprinsa boltă azurie; în faţă, pata de culoare deschisă a insulei de pe care se înălţau coloane de fum. Deacon desluşi în faţă profilul unui monoplan cu aripi foarte joase, din care ţîşneau gloanţe trasoare. Acestea păreau că vin domol, şi anevoie le puteai asocia mişcarea cu ţăcănitul rapid al mitralierelor. Monoplanul trecu pieziş, de parcă ar fi derapat cu toată viteza, în timp ce Deacon îşi acţiona instinctiv mitralierele. Auzea că mitraliorul din coada avionului trăgea şi se pomeni la dreapta sa cu un alt Zero, apoi cu încă unul în faţă. Deacon susţinea lupta, evoluînd cu cea mai mare viteză posibilă, fără a pierde din înălţime, dar tare i se mai părea că, prin asemuire cu acrobaţii aceia japonezi, avionul său nu-i decît un biet melc. Deodată băgă de seamă că muniţiile i se terminaseră. Mitraliorul din spatele său continuă să mai tragă o vreme, apoi rămase şi el fără muniţii. Pe deasupra, îi spuse lui Deacon că era rănit la braţ. Din fericire, nu mai existau vînători japonezi în jurul avionului. Deacon hotărî să aterizeze pe aerodromul cel mai apropiat, astfel că puse capul pe aerodromul Hickam Field, la sud-est de Pearl Harbor. Desluşea limpede panglicile albicioase ale pistelor şi clădirile fumegînde. Avionul fu înconjurat apoi de alte Zero-uri, iar Deacon simţi în pulpă ca o izbitură de picior destul de puternică. Aproape în aceeaşi clipă motorul fu lovit şi el, începînd să dea rateuri. Marea se apropia tot mai mult. Deacon stăpînea încă avionul care ateriză destul de brutal pe apă, dar fără să se frîngă. Imediat, Deacon îşi mişcă piciorul rănit: rana era uşoară. Avionul plutea liniştit pe oglinda mării. Deacon se ridică de la locul său şi se îndreptă spre mitralior. Era grav rănit la braţ, sîngele i se prelingea pe veşminte şi pe scaun. Deacon se întoarse la locul său, smulse un cablu de radio, să-l transforme în garou. La cîteva sute de metri, albastrele valuri se spărgeau voioase de ţărm. Dar vuietul mării nu se mai auzea, din pricina uruitului acela asurzitor care umplea cerul. Un nou atac japonez se declanşase, o spunea zgomotul exploziilor; alte conuri de fum negru îşi croiau

drum spre cerul azuriu, conuri cu care vîntul se juca, răsucindu-le. În sfîrşit garoul îşi aflase locul, strîngînd vîrtos braţul mitraliorului; sîngele îşi conteni şiroirea. Deacon scoase atunci din avion pluta pneumatică şi o umflă cu ajutorul tuburilor chimice. Din fericire, avioanele japoneze nu luau în seamă avionul lăsat pe mare. Odată ce pluta fu pregătită, Deacon îl ajută pe mitralior să iasă din scaun şi îl aşeză alături de el, pe plută. Apoi, cu pagaia, începu să vîslească spre ţărm. Vîntul se arăta potrivnic, însă valurile împingeau pluta. Deacon o îndrepta spre debarcaderul de la aerodromul Hickam Field. Oamenii de pe aerodrom zăriră pluta de un galben aprins jucînd pe apă şi se năpustiră spre extremitatea debarcaderului. Îl ajutară pe mitralior să coboare şi îl luară cu ei, sprijinindu-l. Deacon nu pomeni nimic despre rana care, dealtfel, nici nu-l necăjea prea tare. Dar tot păşind pe chei, spuse oamenilor că ar dori să capete alt avion. Cu toţii înălţară din umeri: nu mai exista la aerodromul Hickam nici un avion în stare să-şi ia zborul, nici măcar să ruleze. Deacon spuse atunci că ar trebui cerut un avion ofiţerului de serviciu de la aerodromul de pe insula Ford. O luă pe drumul ce ducea într-acolo; ruinele aerodromului scuipau flăcări pînă la o înălţime de necrezut.

Locotenentul Clarence Dickinson se afla aproape deasupra insulei Oahu, cînd avioanele Zero îl atacară. Se gîndi să plonjeze spre sol, dar chiar deasupra lui cerul se acoperise de norişorii rotunzi ai exploziilor antiaerienei de pe insulă, astfel că, vreme de o clipă, care i se păru tare lungă, Dickinson rămase blocat între barajul aerian şi tirul avioanelor japoneze care nu-i dădeau pace. În timp ce căuta o spărtură prin care să poată străbate barajul, mitraliorul său din spate, William Miller, se străduia să-i ţină la distanţă pe japonezi, trăgînd fără încetare. Şi iată că Miller îl vesti că era rănit, dar că mai putea să tragă. Într-adevăr, făcu lucrul acesta cîtăva vreme. „Muniţia terminată”, spuse el, cînd mitraliera îi amuţi. Zero-urile se apropiau. Dickinson auzea proiectilele lovindu-i avionul. Acesta încetă să mai răspundă la comenzi. Preţ de o clipă se păstră în echilibru, pierzînd din altitudine; dar la mai

puţin de 400 de metri el intră în vrilă. În asemenea împrejurare, pămîntul se ridică în faţa pilotului ca un zid şi începe să se rotească. Dickinson îi strigă lui Miller să sară, în timp ce el însuşi se smulgea din scaun. Avionul se rostogolea. Dickinson sări; simţi în faţă presiunea aerului. Paraşuta se deschise. Deasupra, avionul cobora într-o neînfrînată rotire. Miller nu putuse sări. Avionul se strivi de pămînt şi luă foc. Pe Dickinson vîntul îl ducea departe, spre nord-vest de Pearl Harbor. În timp ce cobora, i se perindau pe dinaintea ochilor uriaşii vălătuci de fum dens care păreau să acopere acum portul în întregime. Deodată nu mai desluşi nimic: el însuşi se afla în inima unui nor de fum negru, care se înălţa din altă parte. Ieşi din nor şi îşi dădu seama că avea să aterizeze foarte aproape de aerodromul Ewa. De cum atinse solul, se descotorosi de paraşută şi dădu fuga spre ostaşii din trupele de marină care-i veneau în întîmpinare. Ei îi povestiră că Ewa fusese bombardat şi că nu mai existau avioane disponibile. Dickinson porni atunci spre drumul ce înainta paralel cu aerodromul. O maşină se îndrepta spre Pearl Harbor. O opri şi urcă. Aşa cum făcuse şi Deacon, se duse să se prezinte ofiţerului de serviciu al aerodromului din insula Ford; fu trimis pe dată în misiune de recunoaştere la nord de Oahu.

„Armata şi marina americană au fost surprinse dormind adînc în acelaşi pat”, scria senatorul Connally a doua zi după cele întîmplate la Pearl Harbor. Acum istoria Pearl Harbor-ului este cunoscută. Atît cît poate fi cunoscută istoria unui eveniment militar în care s-a aflat angajată responsabilitatea a numeroase persoane, dintre care şi a cîtorva şefi mari. Imediat după dezastru, ministrul marinei, Knox, a sosit cu avionul. La cîteva zile după aceea Franklin D. Roosevelt[1] a numit o comisie de anchetă, care a început să lucreze la 18 decembrie. Anchetatorii au ascultat 127 depoziţii şi au examinat o uluitoare cantitate de documente. Ansamblul textelor astfel adunate umple 5 000 de pagini dactilografiate. Alte anchete au fost deschise

[1] Preşedinte al Statelor Unite (1882–1945).

începînd cu anul 1944. O carte întrucîtva completă şi limpezitoare asupra Pearl Harbor-ului ar fi la fel de mare ca aceasta, deşi un istoric maritim, amiralul de Belot, a izbutit să clarifice bine, în doar 110 pagini, desfăşurarea evenimentelor. Nu avem în intenţie să scriem o carte definitivă despre Pearl Harbor, nici măcar să povestim în întregime atacul ce a avut loc acolo. Scopul prezentei istorisiri este, în esenţă, acţiunea portavionului *Enterprise*. Din desfăşurarea atacului japonez asupra localităţii Pearl Harbor ne vom mulţumi cu relatarea cîtorva fapte care pot servi, fie spre a situa acţiunea aviatorilor şi a marinarilor de pe *Enterprise*, fie spre a ne forma o idee asupra celor văzute, auzite şi învăţate de ei în ziua aceea şi în cele următoare, ca atare asupra simţămintelor pe care le-au încercat.

În ziua de 7 decembrie, la 4 dimineaţa, pe cînd nu se luminase încă de ziuă, comandantul navei dragor de mine *Condor* zări pe mare, la aproximativ 1 000 metri sud de îngusta intrare a golfului Pearl Harbor, o siluetă ciudată: părea a unui submarin, dar a unuia peste măsura de mic. Silueta aceasta îşi croia drum de-a dreptul spre nord, către intrare. Ofiţerul o zări dar, în clipa imediat următoare, ea se făcu nevăzută. Încredinţat, totuşi, că nu visase, luă legături prin semnale în cod cu distrugătorul *Ward* care patrula prin apropiere, şi îi relată cele observate. (Un semnalizator cu eclipsă este – treabă uşor de ghicit – un proiector foarte mic, slab, orientabil şi care poate fi ascuns; cu el se semnalizează în codul „Scott”, prin linii şi puncte). Ofiţerul de cart de pe *Ward* îşi trezi îndată comandantul, care dormea îmbrăcat în cabina de cart din apropierea pasarelei. Comandantul acesta era un ofiţer peste măsură de dinamic; îndeplinea pentru prima oară această funcţie şi ţinea să se comporte exemplar. Deîndată ce află mesajul, îşi îndreptă nava cu toată viteza spre locul indicat chemînd totodată întregul echipaj la posturile de luptă. Faţa mării părea pustie. Nici un zgomot suspect nu putu fi surprins de către aparatele de ascultare ale distrugătorului. *Ward* lansă

cîteva grenade, apoi, vreme de două ore, patrulă prin locurile acelea în tovărăşia lui *Condor*, dar nu găsi nimic.

O plasă de protecţie (antitorpile, antisubmarină) se afla întinsă de multă vreme de-a curmezişul şenalului coralian de la Pearl Harbor. În timp de război sau de periclitare a păcii, asemenea plasă este întinsă noaptea, la intrarea în aproape toate porturile militare. Era prevăzută cu o „poartă", care fusese deschisă cu puţin timp înainte, spre a permite navei *Condor* să treacă; apoi ea fusese lăsată aşa cum, dealtfel, se procedează în mai toate porturile militare – întrucît alte vase mici, destinate serviciilor portului, aveau să iasă ori să intre în scurtă vreme. Manevrarea porţii plasei se dovedeşte, în general, plicticoasă, iar ofiţerul de serviciu din sectorul de apărare a portului se cam codeşte să-şi pună oamenii de la micul remorcher de manevră la o muncă neîntreruptă.

La 6,40 *Ward*, care îşi contenise căutările, primi un nou mesaj cu eclipsa, pornit de data aceasta de la cargoul *Antares*, a cărui menire era să adune ţintele şi care se îndrepta spre intrare, remorcînd un panou mare, plutitor, cu care navele de război făceau instrucţia de tragere. *Antares* semnala că „se crede urmărit". Comandantul *Ward*-ului aflat încă pe punte, îşi duse binoclul la ochi şi observă între *Antares* şi panoul remorcat un obiect ce semăna cu turnul unui „submarin de buzunar". Chemîndu-şi din nou oamenii la posturile de luptă, îşi năpusti distrugătorul în direcţia obiectului şi deschise focul. Presupusa suprastructură fu atinsă la o sută de metri de o lovitură directă şi dispăru. *Ward* începu să descrie cercuri pe locul acela, lansînd grenade. Un avion care se întorcea la Oahu şi care fusese atras de flăcările canonadei apăru şi el slobozind două bombe. Apoi se îndreptă spre baza sa, unde pilotul raportă ofiţerului de serviciu incidentul.

După ce „semănă" cu sîrg cîteva grenade, *Ward* semnală postului de observaţie de la Pearl Harbor: „Am atacat un submarin în zona de apărare". Peste cîteva minute, de teamă că nu a fost înţeles destul de limpede, semnală din nou postului, întărind: „Am atacat cu tunul şi

cu grenada un submarin ce opera în zona de apărare”. Ceru confirmarea primirii mesajului şi repetarea acestuia. Apoi îşi continuă patrularea. El, cel puţin, îşi făcuse datoria.

Pearl Harbor poseda pe vremea aceea o instalaţie radar (cuvînt alcătuit din iniţialele expresiei *radio detection and ranging*: detectare şi măsurare a distanţei prin radio. Vom mai avea prilejul să vorbim despre radar). Instalaţia aceasta era încă incompletă. Operatorii în stare să o facă să funcţioneze erau tare puţini la număr, astfel că ea era folosită mai degrabă pentru instrucţia personalului decît pentru detectări efective. Totuşi, instrucţia avea loc dimineaţa între orele 4 şi 7, căci dintotdeauna militarii au socotit zorile drept cel mai potrivit moment pentru atac. Rutina aceasta veche îşi mai spunea întrucîtva cuvîntul. În ziua aceea de 7 decembrie şedinţa de instrucţie avu loc între 4 şi 7, ca de obicei. La orele 7 fix, ofiţerii şi soldaţii care participaseră la ea părăsiră instalaţia. În afară de trei oameni, cărora istoria le-a păstrat numele: doi soldaţi de rînd şi un ofiţer. Soldaţii, Lockard şi Elliot, se antrenau să pună în funcţiune un radar de veghe îndepărtată împotriva avioanelor, situat la Opana, în partea nordică a insulei Oahu. Maşinăria îi pasiona. Fiindcă pasionant este să descoperi şi să urmăreşti pe un ecran luminos pete ce reprezintă obiecte pe care distanţa ori întunericul le ascund vederii omului. Ostaşilor Lockard şi Elliot şedinţa de instrucţie li se părea întotdeauna mult prea scurtă. La 7 decembrie, orele 7, ei au hotărît să o continue. La 7 şi 2 minute au văzut apărînd pe ecran un număr impresionant de pete. Bine rînduite, grupate în formaţii regulate, petele înaintau spre centrul ecranului panoramic – spre Oahu. Veneau dinspre nord. Lockard şi Elliot măsurară distanţa: 132 de mile; aşadar, mai puţin de 250 kilometri. Nicicînd nu mai fusese văzut în împrejurimile Pearl Harbor-ului un număr de avioane atît de impresionant. Cei doi soldaţi se priviră. Şi din non se aplecară asupra ecranului. Petele nu dispăruseră; continuau să se tîrască. Lockard şi Elliot luară hotărîrea să telefoneze la centrul de informare al reţelei radar. Poate că mai zăbovea cineva pe acolo. Într-adevăr,

rămăsese un locotenent de aviaţie. El este cel de-al treilea personaj. Şi el urmărise radarul. Întîrziase o clipă la centrul reţelei radar şi tocmai se pregătea să plece, cînd primi telefonul de la Opana. Dar omul acesta era un sceptic. Războiul nu fusese declarat. Aparatele radar de pe insula Oahu nu erau prea bine puse la punct, iar personalul încă lipsi de experienţă. Admiţînd chiar că ar fi existat, într-adevăr, pete vizibile pe ecranul panoramic de la Opana, ele puteau însemna foarte bine grupul de avioane americane ce urmau să vină din California în dimineaţa aceea. Era limpede că numai despre aşa ceva putea fi vorba. Locotenentul nu se miră că formaţia semnalată nu se găsea în direcţia voită. Dealtfel, avioanele putuseră fi deviate din drumul lor. Reţeaua radar din insula Oahu nu avea pe atunci un post I.F.F. (Interrogation Friend or Foe), care să permită determinarea neîndoielnică a faptului că era vorba de avioane inamice. Ce mai încolo şi încoace, locotenentul nu dădu curs raportului Lockard-Elliot. El spuse celor doi soldaţi că, fără doar şi poate, era vorba de avioanele acelea americane, în ideea că într-adevăr ar fi văzut ceva pe ecran, lucru de care se îndoia mult. Puse receptorul în furcă. Apoi închise staţia şi plecă. La Opana, cei doi soldaţi, descumpăniţi, tulburaţi rămaseră aplecaţi asupra ecranelor, privind într-una la petele acelea la fel de bine grupate, care continuau să se apropie de centru. La 7,55, aerodromurile din insula Oahu se aflau sub potopul bombelor japoneze.

Submarinele zărite între orele 4 şi 6,40 erau „submarine de buzunar”, manevrate de cîte doi oameni. Fuseseră transportate pînă la mai puţin de 100 mile de Oahu de către nişte submarine mari, special amenajate. Ele n-au torpilat nave americane în interiorul portului, aşa cum s-a afirmat în primele istorisiri despre Pearl Harbor. Misiunea lor era numai de informare. Atît cît se poate conchide din documentele nu prea exacte nici astăzi, se pare că două din maşinăriile acelea au reuşit să pătrundă în port. Prima (probabil aceea zărită de *Condor),* după ce trecu de poarta plasei, ocoli insula Ford, situată în mijlocul portului; de-a lungul insulei acesteia se aflau la ancoră cuirasatele.

Comandantul notă pe o hartă navele reperate în semiîntuneric, prin periscop. Izbuti apoi să treacă iarăşi prin poarta plasei antisubmarine, fără să fie văzut, şi se pare că atunci a transmis prin radio escadrei japoneze informaţiile astfel culese. Informaţiile acestea cuprindeau numeroase erori; totuşi, ele confirmau amiralului japonez faptul că navele de linie americane se aflau într-adevăr la Pearl Harbor, aşa cum o ştia şi de la spionii săi. (În insulele Hawaii locuiau 160.000 japonezi, deci o treime din populaţia totală. Consulul japonez la Honolulu folosea telegraful comercial pentru a-şi informa guvernul asupra mişcărilor flotei). Submarinul acesta explorator a fost apoi bombardat de un avion şi a eşuat pe malul răsăritean al insulei. Comandantul său, un aspirant pe nume Sakamaki, a fost făcut prizonier. Asupra lui a fost găsită harta pe care îşi notase, sau crezuse că-şi notează, locul unde staţionau navele americane.

În urma unei manevre greşite, s-a aflat în imposibilitatea de a se menţine în imersiune. Un al doilea submarin de buzunar răsări în port la 8,35, chiar în faţa navei de sprijin material pentru avioane *Curtiss*. Bombardat pe loc de mai multe nave şi lovit cu prova de distrugătorul *Monaghan*, el se scufundă. Mai apoi a fost pescuit şi trimis în Statele Unite, unde a servit drept punct de atracţie în timpul manifestaţiilor organizate pe vremea aceea în beneficiul marinarilor. Nici o altă navă din lume n-a mai fost contemplată de atîţia americani.

În operaţia Pearl Harbor, japonezii au folosit cinci astfel de submarine de buzunar. Şi toate au pierit.

„Atacul a fost, în esenţa lui, o acţiune aeriană, deşi au luat parte la el cîteva submarine a 45 de tone”, consemnează amiralul King. 361 de avioane şi-au luat zborul de pe portavioanele japoneze pentru a ataca Pearl Harbor. Ele s-au prezentat în trei valuri. Istoricii acţiunii de la Pearl Harbor se arată a fi întrucîtva de aceeaşi părere în ceea ce priveşte următoarea împărţire a desfăşurării atacului aerian. Prima acţiune a fost executată între orele 7,55 şi 8,25 de către avioane torpiloare, bombardiere în

picaj şi bombardiere în zbor orizontal la înălţime. Între 8,25 şi 8,40 „s-a produs o acalmie relativă, tulburată doar de atacurile cîtorva avioane răzleţe”. Acţiunea celui de-al doilea val „a constat într-un bombardament orizontal la mare înălţime şi a început la 8,40; el a ţinut pînă la 9,15. A fost urmat pe dată de un al treilea atac, executat de bombardiere în picaj ce se afundau în fumul incendiilor. El a luat sfîrşit la 9,45. Tot bombardamentul a durat aşadar o oră şi cincizeci de minute. Cel mai eficace atac s-a dovedit a fi cel al avioanelor torpiloare. Ele au întrebuinţat torpile speciale, care permiteau folosirea lor în portul, destul de puţin adînc (13–14 metri), al Pearl Harbor-ului. Americanii scontaseră pe faptul că adîncimea aceasta mică excludea orice probabilitate a vreunui atac asupra Pearl Harbor-ului de către avioane torpiloare. Dar iată că opt cuirasate americane, reprezentînd practic toată flota de linie a Pacificului (un singur cuirasat, *Colorado*, se afla în reparaţie în Statele Unite) au fost scoase din luptă încă de la începutul acţiunii, în numai cincisprezece minute.

„Nici un american în viaţă nu va putea uita vreodată după-amiaza zilei de 7 decembrie, scria Donald W. Mitchell în a sa *Istorie a Marinei americane moderne*. Deşi războiul era lucru prevăzut, începutul acesta a însemnat o lovitură de măciucă. Se prea poate ca nici un alt popor să nu mai fi fost supus unui asemenea şoc”. Opinia publică a ridicat îndată problema responsabilităţilor. Mai multe căpetenii militare, printre care se număra şi amiralul Husband E. Kimmel, comandantul suprem al flotei din Pacific şi generalul Short, comandantul Departamentului militar al insulelor Hawaii, au fost eliberaţi din funcţie în zilele ce au urmat. Responsabilitatea comandamentului din Pearl Harbor părea, la prima vedere, strivitoare. Nu trebuie totuşi să pierdem din vedere faptul că în dimineaţa zilei de 7 decembrie nu fusese încă declarat războiul dintre Japonia şi Statele Unite. Şi nici, mai cu seamă, faptul că Pearl Harbor se găseşte izolat în Pacific la mai mult de 6 000 kilometri de Yokohama, la mai mult de 4 000 kilometri de ceea ce reprezenta pe atunci cea mai apropiată bază japoneză

(Insulele Marshall). Psihologic vorbind, efectul acestor distanţe uriaşe era considerabil. Comandamentul suprem dăduse cîteva avertismente, astfel că la Pearl Harbor fuseseră luate măsuri de prevedere; dar, la urma urmei, americanii gîndeau că un atac asupra Pearl Harbor-ului însemna o acţiune primejdioasă şi puţin probabilă. „Adoptasem punctul de vedere al occidentalilor, aveau să declare mai tîrziu raportorii uneia dintre comisiile de anchetă. Am ignorat cu totul mentalitatea orientală, dispreţul japonezilor faţă de viaţă…”

Atacul împotriva flotei cuirasate a fost executat cu o îndrăzneală, o repeziciune şi o pricepere extraordinare. Pentru atacaţi el a căpătat, fără doar şi poate, caracterul unei lovituri de baros. Dimineaţa acelei duminici era minunat de calmă. La bordul cuirasatului *California* un ofiţer scria liniştit în cabina sa. Prin hublou, el zărea un petec mare de cer albastru boltindu-se deasupra scînteietoarei pînze de apă din rada portului şi, ceva mai departe, ţărmul de culoare deschisă al peninsulei Kuahua. Ne-am putea făuri o idee despre asemenea spectacol şi mai ales despre sentimentele pe care neîndoios le inspira, dacă ne-am reprezenta un port mediteranean pe timp de pace, într-o dimineaţă însorită. Cînd sirenele de alarmă se porniră, ofiţerul îşi spuse că, pesemne, era vorba de cine ştie ce greşeală sau de vreo aplicaţie. Ofiţerul îşi luă cascheta şi sui pe punte. Nici nu urcase bine scara, că simţi o zguduitură zdruncinînd nava. Văzu un avion zburînd foarte jos şi trecînd ca un fulger pe deasupra cuirasatului. Explozii răsunau de pretutindeni, pe tot întinsul portului, jerbe de scîntei ţîşninde precum nişte gheizere; un vuiet cumplit umplea cerul îmbăiat de soare.

Încă o izbitură clatină *California*; ofiţerul care păşea spre pasarelă, simţi puntea înclinîndu-i-se sub picioare. Un alt bolid trecu jos de tot, mitraliind. Cînd un avion mitraliază ziua puntea unei nave, i se aude clar mugetul neîntrerupt al motorului, zgomotul neînchipuit de iute şi de puternic al mitralierelor; în acelaşi timp, se pot vedea liniile paralele ale unor ciudate scînteieri ce ţîşnesc de pe punte. Dealtfel,

atît de mulţi europeni, bărbaţi şi femei au avut prilejul să asiste la bombardamente şi la mitralieri, încît este inutil, probabil, să mai dăm asemenea amănunte. Dar totul se uită. Marinarii alergau pe puntea înclinată. De pe puntea pupa a *Californiei*, ofiţerul văzu în port un alt cuirasat, şi el teribil de înclinat la pupa, desigur pe cale să se scufunde. Era *Oklahoma*. Nava *Maryland*, ancorată lîngă *Oklahoma*, era toată învăluită în fum dar se mai menţinea în poziţie verticală. *Oklahoma* se apleca din ce în ce mai tare, puntea îi devenise verticală şi atingea suprafaţa apei, trasă parcă în jos de greutatea turelelor. Spectacolul acestei mase uriaşe pe cale de scufundare, fără nici o putinţă de salvare, se dovedea cu adevărat dramatic sub cerul acela siniliu. Mai apoi, *Oklahoma* nu a mai putut fi văzută de pe *California*, deoarece o imensă perdea de flăcări şi de fum negru se ridică pe aproape toată lungimea punţii acesteia. Cisternele cu păcură se spărseseră, combustibilul luase foc. Toate întîmplările acestea se derulau cu o repeziciune uluitoare; fiecare încerca, mai mult sau mai puţin, senzaţia că trăieşte unul dintre acele coşmaruri în care parcă eşti ţintuit locului. Ofiţerul ajunsese la piciorul scărilor ce duceau la pasarelă, cînd îşi dădu seama că oamenii de acolo erau pe punctul de-a pieri în incendiu. Văzu cum unii se chirceau, pe loc aproape, împuţinaţi parcă şi negri, ca nişte insecte. Şi ce groaznică duhoare răspîndeau... Bombele cădeau ca ploaia, din toate părţile. În timp ce urca pe o scară, ofiţerului îi trecu prin minte gîndul că buncărele cu muniţii aveau să sară foarte curînd în aer şi că asta ar fi însemnat, fără îndoială, sfîrşitul. Între timp mai multe tunuri antiaeriene de bord începuseră să tragă. Greu puteai înţelege cum de izbutiseră oamenii, în haosul acela, să ajungă la tunuri şi să le pună în acţiune. Alţii priveau în sus, adăpostindu-se, de bine de rău, în spatele suprastructurilor. În clipa aceea se auzi o explozie mult mai puternică decît celelalte, dar nu dinspre *California*. Ceea ce explodase era partea din faţă a vasului *Arizona*. S-a putut vedea limpede cum, odată cu sfărîmăturile, pluteau prin văzduh oameni. *Arizona* primise o bombă drept în coş; proiectilul

pătrunsese în camera cazanelor din faţă, aprinzînd buncărele cu muniţii. Turele de cîteva sute de tone fiecare zburau, ţăndărite, prin văzduh. Buncărele de pe *California* nu explodaseră încă. Comandantul dăduse ordin ca ele să fie inundate şi poate că, datorită acestei măsuri, fuseseră obţinute unele rezultate. Echipele de salvare-avarii lucrau în santină la lumina lanternelor, căci la bord nu mai exista, firește, nici un sistem de iluminat. Nava, în continuare înclinată cu vreo zece grade la babord, se scufunda destul de încet. Se scufunda fără a înceta să ardă; ai fi zis un petrolier în flăcări. Artileria antiaeriană îşi vedea mai departe de treabă. Comandantul ordonă părăsirea vasului. Nu puteai face asta, decît dacă te aruncai în apă. În jurul *Californiei* şi al tuturor navelor, pînze de păcură groase de treizeci de centimetri continuau să ardă. Erai silit să te arunci în mijlocul flăcărilor şi al fumului şi, pe cît cu putinţă, să înoţi pe sub pînzele acelea de păcură, în timp ce alte avioane japoneze năvăleau mitraliind.

Suprastructurile *Oklahomei* dispăruseră în apă, doar coca i se mai ţinea la suprafaţă, asemenea spinării unei balene uriaşe, continuînd să se rotească încet; puteai vedea ciorchine de oameni anevoie agăţaţi de ea şi cuprinşi de şovăială: să se arunce ori nu în apa numai flăcări... Din fericire, chiar alături, cuirasatul *Maryland*, deşi i se înclinase mult prora, nu se scufunda. Mulţi oameni de pe *Oklahoma* au fost văzuţi înălţîndu-se la bordul *Maryland*-ului, ajutaţi de camarazii lor. În clipa aceea o bombă explodă pe *Maryland*, şi, iarăşi, alţi oameni se azvîrliră în păcură. Pe *Maryland* situaţia devenise, oricum, de nesuportat, din pricina vecinătăţii navei *Arizona*, părăsită de supravieţuitorii ei, navă din care se ridica o pădure de flăcări. Plasată în centrul grupului de cuirasate, lovită de şase torpile şi de mai multe bombe, nava *West Virginia* fusese şi ea evacuată; se scufunda. În jurul tuturor acestor nave, apa din port, acoperită în întregime de flăcări, era înţesată de oameni care înotau greu, chinuiţi de arsuri mai mult sau mai puţin grave, şi de alţii nemişcaţi, morţi.

Acum, nave şi ambarcaţiuni evoluau în port, pe o cergă

de păcură, sub potopul bombelor. Ancorat în docul de umplere cu păcură a rezervoarelor de pe nave, din insula Ford, petrolierul *Neosho* izbutise să se pregătească de drum, îndreptîndu-se domol spre ieşire. Toţi cei aflaţi la bordul navelor ce încă mai pluteau, precum şi înotătorii care reuşiseră să se îndepărteze de linţoliul păcurii, priveau cu groază cisterna aceea, umplută vîrf cu combustibil, înaintînd pe apă cu o încetineală de neîngăduit, evitînd la ţanc bombele, în timp ce limbile flăcărilor îi lingeau laturile. Comandantul lui *Neosho* îşi spuse că nimic nu putea fi mai groaznic decît explodarea navei sale de-a lungul docului de alimentare cu combustibil; şi avea dreptate. Ordonase ca parîmele să fie tăiate cu toporul. Dar acum, cei care vedeau petrolierul *Neosho* înaintînd spre ei şi defilîndu-le pe dinainte cu încetineala aceea atroce, apoi depărtîndu-se ca melcul, aceia îl urau. Văzură un bombardier japonez îndreptîndu-se asupra lui *Neosho* într-un glisaj oblic şi virînd în faţa lui, spre a-l ataca, cu o măiestrie desăvîrşită, precum un uliu ce se abate asupra coteţului cu păsări. Îşi spuseră că peste un minut aveau să fie morţi cu toţii. Dar antiaeriana petrolierului nu-şi contenise tirul, astfel că, de pierit, pieri avionul japonez. Luînd viteză, *Neosho* se îndreptă spre ieşire.

Atunci se ivi ceea ce istoricii numesc acalmie. Trebuie să ne hotărîm a numi astfel asemenea momente, de vreme ce este adevărat că grosul primului val japonez abia se îndepărtase şi că bombele nu mai cădeau decît în răstimpuri. Dar oamenii aflaţi ici-colo îşi dădeau cu greu seama că se ivise o acalmie; nici chiar cea mai mare parte dintre cei aflaţi în portul înecat în fum, căci antiaeriana declanşată acum pretutindeni trăgea fără de istov. Puteau fi văzute vedete mari, albe, însemnate cu o cruce roşie pe laturi şi încununate de insuliţe de fum, ce spintecau cu etrava lor imaculată scîrboasele pînze de păcură, îndreptîndu-se cu toată viteza spre navele mistuite de flăcări. Erau ambarcaţiunile navei-spital *Solace*. Ele rămîneau cîtăva vreme acostate în bordul navelor iar uneori, cînd un avion zbura pe deasupra navei mitraliind-o,

marinarii se dispersau pe punte ori se culcau şi puteai vedea cum infirmierii continuau să-i scoată pe răniţi, cum marinarii ţineau mai departe ambarcaţiunea acostată, cu ajutorul cângilor sau al mîinilor, privind totodată în sus, spre avion. La început, coca acestor vedete fusese minunat de albă, dar curînd, păcura, murdăria le-au întinat. Se aflau într-un du-te vino necontenit. Învolburările jerbelor de apă le făceau uneori să aibă tangaj şi ruliu puternic; dezgustătoarea apă a portului era însă neîncetat brăzdată de siajele lor. Rapoartele arată că mulţi răniţi mai uşor cereau, după ce primiseră ajutor pe nava-spital, să se întoarcă la bordul navei lor, spre a continua să tragă în avioane. Ivirea celui de-al doilea submarin de buzunar în faţa crucişătorului *Curtiss* avu loc în perioada aceasta de calm relativ. Incidentul nu dură decît două, trei minute. La 8,40 bombardamentul redeveni intens. Trei bombe loviră buncărele cu muniţii ale torpilorului *Shaw* aflat pe un doc plutitor, în partea sudică a portului. Pe loc au ţîşnit flăcări, alcătuind ca un ou de foc, de o sută metri înălţime; învîrtejarea zgudui celelalte nave pînă la o distanţă de cîteva sute de metri. Întreg portul era o învălmăşire de fuioare negre, în al căror centru răsunau exploziile bombelor. Pe coca răsturnată a navei *Oklahoma*, supravieţuitorii se aflau în picioare şi îşi agitau braţele, aclamînd cuirasatul *Nevada* care izbutise să plece din locul pe care îl ocupa în coada navelor de linie şi care defila acum prin faţa celorlalte cuirasate în flăcări ori pe jumătate scufundate. Văzînd că *Nevada* se îndrepta spre ieşire, avioanele japoneze o atacară furioase, cu intenţia de a bloca trecerea prin şenal. *Nevada* îşi croia drum printre jerbele de foc ca printre copacii unei păduri. Întîi fu lovită doar de o bombă, dar altele urmară. Puntea i se învălui în fum şi flăcări; devie de la drumul ei, luînd-o spre stînga. Manevra era însă greoaie. *Nevada*, a cărei pupă începea să se scufunde, se puse pe uscat din ordinul comandantului ei. Atinse ţărmul în apropierea arsenalului, lăsînd liber şenalul. Din zona clădirilor cartierului său general de pe uscat, amiralul Kimmel asista neputincios la distrugerea flotei sale

de cuirasate. Avea să fie rănit uşor la piept, înainte de sfîrşitul bătăliei. Toate navele de linie erau scoase din luptă. *Oklahoma* se scufundase. Nu mai făcuse turul complet, se rotise cu 150°, întrucît catargul i se înnămolise. Mai mult de 400 de oameni rămăseseră prizonieri în coca aceea răsturnată. Printre ei se găsea şi capelanul Aloysius Herman Schmitt, care pieri în felul următor:

În clipa atacului, Aloysius H. Schmitt se afla în cabina sa, îmbrăcîndu-se pentru slujba de ora opt. Era aproape gata, îşi vîrîse breviarul în buzunar. Cabina lui se afla situată la tribord; lumina i-o dăruia un hublou. Încă se mai auzeau sirenele de alarmă, cînd explozia mai multor torpile zgudui nava. Începutul mişcării de înclinare fu extrem de rapid. Toate obiectele de pe masă lunecară pe podea; Schmitt văzu cum hubloul său urca spre cer. În aceeaşi clipă, intrară în cabină mai mulţi marinari, vestindu-l că nava era pe punctul de a se scufunda. Vroiau să se salveze, strecurîndu-se prin hubloul acelei cabine. Astfel că-l zoriră pe capelan să iasă, dar el îi îndemnă să treacă înainte. În port se auzea bubuitul exploziilor, precum şi zgomotul pe care îl făceau toate obiectele mobile ale navei pornite într-o nestăvilită rostogolire, ca şi cum, o casă mare s-ar fi pomenit dintr-odată răsturnată. Lucrurile lunecară de pe masă, iar pereţii transversali începură să devină orizontali, luînd locul podelei. Hubloul spînzura, prins parcă de plafon. Se văzură dispărînd şi picioarele ultimului marinar. Capelanul atinse la rîndul său hubloul, săltîndu-se pe marginea mesei răsturnate la 90 de grade, dar care încă se mai ţinea de podea. Cei ce ieşiseră din cocă îl traseră de braţe şi umeri; capelanul văzu cum peretele navei devenea orizontal şi înţesat de oameni; le văzu picioarele, iar în jur chipurile celor care îl ajutau. Dar nu izbutea să-l tragă prin hublou; ceva nu mergea. Schmitt spuse oamenilor că a înţeles ce anume se petrece: breviarul îi umfla buzunarul, devenind astfel o piedică. Trebui să coboare din nou şi să-l scoată din buzunar. Oamenii îi dădură drumul, îndemnîndu-l să se grăbească, întrucît nava îşi continua rotirea, deşi mai domol ca la început. Schmitt se găsea deci iarăşi înăuntru;

îşi scoase breviarul, schiţă gestul de a-l încredinţa oamenilor de afară, ale căror feţe le vedea aplecate asupra hubloului, dar iată că în aceeaşi clipă, în ciuda vacarmului de afară, desluşi strigătele unor oameni aflaţi sub el, adică în culuarul de lîngă cabina sa. Trase de uşa care se preschimbase acum la picioarele lui într-un fel de chepeng şi-i strigă. Se căţărară şi se tîrîră cum putură pînă în camera lui. Schmitt îi îndemnă să iasă prin hublou. Ei vrură să-i dea întîietate capelanului, dar el se împotrivi. Nava se rotea mai departe, hubloul începea să coboare într-un sens opus ascensiunii sale, asemenea unui astru ce-şi croieşte nestingherit traiectoria. Cel de-al doilea grup de marinari era gata-gata să iasă, oamenii se zoreau. Alţii pătrunseseră în cabină şi, asemenea celor dinainte, îl rugară pe capelan să iasă, dar el refuză din nou. Zgomotul asurzitor al exploziilor continua să se audă, precum şi cel făcut de obiectele grele ce se desprindeau la bordul navei lovind pereţii; cu toate acestea, se auzea şi respiraţia gîfîită a oamenilor aflaţi în cabina aceea rotitoare. Nava se scufunda neîndoios, hubloul cobora tot mai mult. Doar doi inşi mai rămăseseră alături de capelan, în timp ce picioarele unui al treilea dispăreau prin ferestruică. Podeaua părea să treacă în locul plafonului, iar acesta se şi alcătuia într-un soi de podea înclinată. Ultimul om ce urma să iasă îl privi pe Schmitt fără un cuvînt. Acesta îi spuse să nu se nelinişteasă; aveau să aibă cu toţii timpul să iasă. Penultimul marinar se strecură uşor prin hubloul redevenit accesibil datorită noii sale poziţii. Chipurile oamenilor de afară nu mai puteau fi zărite, dar li se auzeau glasurile. Ţipau. Trecu şi ultimul marinar. Schmitt îl văzu dispărînd şi auzi îndată hîrşîitul picioarelor lui de-a lungul cocăi înclinate, precum şi strigătele oamenilor de afară care îl trăgeau de braţe. Schmitt îşi puse mîinile pe marginea de alamă a hubloului şi îşi apropie faţa de deschizătură. Văzu suprafaţa mării la nivelul hubloului; ea ajungea în dreptul a ceea ce fusese marginea superioară a acestuia. Schmitt mai zări deasupra acestei suprafeţe un petec de cer albastru spre care se înfuiorau valuri negre de fum. Nava se

cutremură încă o dată. Apoi nu mai există nici cer, nici pînza apei, ci doar un val, o formidabilă năvălire lichidă care îl împinse pe Schmitt înapoi.

Încă de la recepţionarea semnalului „Raid de avioane asupra Pearl Harbor-ului. De data aceasta nu este vorba de un exerciţiu”, amiralul Halsey ordonase decolarea de pe *Enterprise* a unui grup de avioane ce fu trimis în cercetare la vest de Oahu. În timpul atacului, amiralul Kimmel adresă grupării operaţionale a portavionului *Lexington*, aflat la aproximativ 400 mile sud de insula Midway, următorul mesaj: „Interceptaţi şi nimiciţi inamicul. Credem că se retrage pe drumul Pearl-Jaluit. Interceptaţi şi nimiciţi”. Şi portavionul *Enterprise* primi acest mesaj, astfel că hotărî decolarea unui al doilea grup alcătuit din avioane torpiloare, de vînătoare şi de recunoaştere înzestrate cu lansatoare de fum; acestea trebuiau să-şi întindă opacele perdele pe deasupra mării, spre a îngădui avioanelor-torpiloare să-şi lanseze mai de-aproape atacurile, în caz că l-ar descoperi pe inamic. Dar inamicul nu a fost reperat. Se retrăsese spre nord, nu spre vest. Radarul de distanţă mare din insula Oahu a urmărit avioanele japoneze în retragere spre nord, dar amiralul Kimmel nu avea să afle acest amănunt decît după patruzeci şi opt de ore.

Era spre scăpătat ziua de 7 decembrie, iar avioanele *Enterprise*-ului nu dibuiseră încă nimic. Prima formaţie se reîntorsese la bord, fără să fi găsit ceva, iar cea de a doua nu descoperise dedesubt decît o mare pustie. Piloţii îşi priveau cu nelinişte nivelul benzinei. Şeful grupului dădu semnalul de întoarcere. Noaptea soseşte repede sub tropice. Între timp, cerul devenise plumburiu. Curînd, deasupra fiecărui avion, se făcu întuneric ca într-un cuptor. Ghidate prin radio, avioanele ajunseră deasupra portavionului lor, dar abia de-l mai zăreau piloţii. Mulţi dintre ei, care nu mai aterizaseră niciodată pe timp de noapte, nici nu-l vedeau. La bordul *Enterprise*-ului ofiţerul cu controlul zborului vorbea piloţilor prin fonie pe unde scurte; îi îmbărbăta şi le spunea ceea ce trebuia să le

spună. Ei coborîră încetişor, pînă ce controlul zborului le spuse să rămînă la înălţimea aceea şi să descrie cercuri în timp ce-i chema, pe rînd, spre a-i face să apunteze. Fiecare cobora pînă ce putea zări, în sfîrşit, limitele punţii de zbor indicate de două rînduri de cute uşor luminoase. Puntea portavionului nu era luminată de proiectoare, întrucît acestea ar fi transformat nava într-o ţintă numai bună pentru loviturile submarinelor inamice. Pilotul care se apropia primea sfaturi prin fonie, pînă în clipa în care desluşea pe punte o pereche de beţe luminoase agitîndu-se. Beţele acestea erau manevrate de către ofiţerul cu aterizările, potrivit unui cod foarte precis care dădea pilotului ultimele instrucţiuni privind apuntarea. Fiecare dintre avioanele-torpiloare ale *Enterprise*-ului mai purtau, prinsă de burtă, o torpilă de o mie kilograme. Nu primiseră ordinul să largheze torpilele înainte de a ateriza. Pentru prima oară avioane ale Statelor Unite aveau să apunteze avînd o torpilă cu încărcătură reală şi nu una de exerciţiu. Răfuiala începuse, trebuiau asumate anumite riscuri. În timp de război, orice avion ce se înapoiază la bord trebuie să fie în stare să decoleze, peste cîteva clipe, de îndată ce şi-a făcut plinul cu carburanţi; iar dacă a şi fost înzestrat cu proiectile, este cu atît mai bine. În pofida beznei, toate avioanele-torpiloare de pe *Enterprise* au apuntat în seara aceea fără necazuri.

Avioanele de vînătoare de escortă, aparţinînd acestei formaţii, primiseră ordinul să aterizeze la Pearl Harbor, unde ar fi fost, poate, necesare. Ele ajunseseră deasupra insulei Oahu cu puţin înainte de ora 21, dar nu recunoscuseră insula chiar dintru început, din pricina sumedeniei de incendii încă vii. Le luaseră drept focuri dintre cele ce se aprind pe ogoarele de trestie de zahăr înaintea secerişului, la Kaui, altă insulă din arhipelag. Îşi recunoscură în sfîrşit greşeala şi puseră capul pe Pearl Harbor. Putură comunica cu staţia de radio, spre a fi recunoscuţi. Controlul de zbor de pe aerodrom le dădu instrucţiunile necesare pentru a putea ateriza.

O duhoare groaznică plutea deasupra insulei Ford.

Mirosul de carne pîrjolită şi de ulei încins se contopea cu cel de cîrpe arse şi ude. La marginea aerodromului puteau fi desluşite siluetele pompierilor care udau clădirile luminate de incendii; alte construcţii lăsate în voia soartei, se mistuiau încetişor şi pînă la capăt în veşmînt de flăcări, dezvăluindu-şi carcasele roşii-albe dintr-odată subţiate. Aviatorii fură poftiţi să se odihnească, dacă o doreau, în locuinţe destinate familiilor de ofiţeri, acum evacuate. Îndreptîndu-se spre clădirile acelea, unul dintre ei zări pe pămînt cadavrul unui om scurt şi îndesat, neîndoios cel al unui pilot japonez doborît. Locuinţele puse la dispoziţie nu mai aveau geamuri, fireşte, nici chiar ferestre; pereţii şi plafoanele erau crăpate, se păşea peste lucruri sparte şi peste bucăţi de tencuială. Lumina o dădea un cablu ce trecea prin una dintre găuri şi venea de la un grup electrogen de salvare. Nimic de mîncare în afară de conserve şi grapefruit-uri. Prin ferestrele deschise puteau fi văzute incendiile, iar duhoarea aceea scîrboasă se infiltra pretutindeni.

Acelaşi miros urît îi întîmpină şi pe marinarii *Enterprise*-ului a doua zi seara, cînd portavionul veni să acosteze la docul său din insula Ford. *Enterprise* nu mai avea carburanţi şi i-ar fi fost cu neputinţă să ajungă în Statele Unite, dacă japonezii ar fi ocupat Pearl Harbor. Portavionul venea la Pearl Harbor spre a se alimenta, în ziua de 8 decembrie, la asfinţit. Soarele coborîse de puţină vreme la orizont. Peste ape domnea încă lumina, în pofida timpului noros; dar toată regiunea Pearl Harbor era învelită într-o pătură de fum. O spumă densă încoma apa din port. La bordul *Enterprise*-ului toţi cei ce nu erau de cart urcaseră pe punte, pentru a asista la intrarea în port. Deoparte şi de alta a şenalului, soldaţii aflaţi de pază la fortificaţii îşi întorceau spre portavion chipurile întunecate. Atitudinea lor era cea a unor făpturi sleite de putere. Cu toate acestea unii dădură din umeri şi strigară: „Pe unde mama dracului aţi umblat ?” şi multe alte apostrofări, mai grosolane chiar. Nimeni nu le dădu răspuns. Dincolo de turelele lor blindate se zăreau hangarele calcinate, încă fumegînde, clădirile

prăbuşite, „Fortăreţele Zburătoare” risipite şi desfăcute în bucăţele.

Marinarii de pe *Enterprise* erau bărbaţi tineri. Nici unul nu văzuse încă o navă de luptă atinsă de temutul deget al războiului. Prima ce li se arătă ochilor fu *Nevada*, care eşuase aproape de intrarea în port, în dreapta şenalului. Partea dinapoi a cuirasatului se pierdea în apa murdară, puntea semăna aproape toată cu o simplă grămadă de fiare răsucite. De-a lungul cocăi se aflau acostate gabare şi şlepuri. Pe toată nava munceau grupuri de oameni. O clipă îşi conteniră lucrul, ca să privească la portavionul ce trecea, dar o făcură fără să rostească o vorbă. Nici cei de pe *Enterprise* nu scoaseră vreun cuvînt.

Enterprise îşi continua înaintarea în port. Ploua mărunt; amurgul ce se lăsa peste cimitirul acela de epave părea astfel şi mai sinistru. *California* încremenise în apă, nu i se mai zăreau decît turelele şi suprastructurile. Celelalte cuirasate, cîndva bine ancorate în linie, două cîte două (dispozitiv care favorizase atît de mult atacul japonez) aduceau cu nişte animale uriaşe ce muriseră pe neaşteptate. *Arizona* mai ardea încă, jalnică fereastră de jar în fumul acela gros. Dincolo de şirul cuirasatelor, alte nave ieşeau la suprafaţă doar pe jumătate. Pe coca răsturnată a navei *Oklahoma*, echipe de salvare, străluminate de jăratecul *Arizonei*, lucrau cu aparate de sudură şi cu ciocane pneumatice. Făceau spărturi, ca să-i poată scoate pe oamenii ferecaţi acolo şi care băteau cu pumnii în pereţii navei. Au fost salvaţi treizeci şi doi de oameni. Mai mulţi de patru sute au pierit în coca aceea. Dintre ei, mulţi se aflau în compartimente depărtate mult de cocă şi chiar de-au încercat să se facă auziţi, n-au izbutit. Apoi, înţelegînd că nimeni nu avea să le mai vină în ajutor, au scris cu creta cuvinte pe pereţi. Cînd mai tîrziu nava a fost refăcută, s-a putut afla că oamenii aceia supravieţuiseră pînă la 25 decembrie. Optsprezece zile.

În sfîrşit, *Enterprise* îşi atinse punctul de acostare de-a lungul insulei Ford; şi oamenii simţiră duhoarea.

Toate mărturiile de mai sus îndreptăţesc ideea că oamenii aceia au fost stăpîniţi atunci, de o puternică ură împotriva inamicului japonez. Este sigur că, în ansamblu, americanii nu i-au iubit niciodată prea mult pe niponi; asta pentru pricini diferite. Dar, după Pearl Harbor, au avut convingerea că fuseseră victimele unui atac mişelesc. Faptul acesta a trezit alte simţăminte de vrăjmăşie, mai mult sau mai puţin mocnite, şi a făcut să se nască în sufletele tuturor, aproape – mai ales într-al celor care văzuseră cu ochii lor cumplitele urmări ale atacului: camarazi arşi în chip groaznic etc. – o aprigă dorinţă de a pedepsi şi de a se răzbuna. Nu este aici locul de a emite judecăţi care, într-un fel, au şi fost emise. Ne străduim, pe cît cu putinţă, să oglindim realitatea, aceea a simţămintelor, a faptelor. Sentimentele marinarilor de pe *Enterprise* fac parte din istoria acestei nave ca şi bombele şi loviturile de tun. Nu se poate să treci voit cu vederea tot ceea ce a mijlocit zămislirea acestor evenimente.

Codul cavaleresc al nobililor samurai, numit *bushido*, atribuie loialităţii, respectării cuvîntului dat, preţul cel mai ridicat. Militarii şi marinarii japonezi fac îndeobşte caz de el. Dar, asemenea tuturor codurilor cavalereşti, şi *bushido* este un monument anterior naţionalismului şi ideii de patrie. El putea mulţumi lumea feudală. Dar se dovedea cu totul insuficient în conflictele dintre naţiuni.

În noaptea de la 6 spre 7 decembrie, ambasadorul japonez la Washington primi de la guvernul său o notă destinată Departamentului de Stat american. Nota reprezenta un fel de ultimatum nu prea clar. Ultima frază părea totuşi să anunţe începerea ostilităţilor. I se dădea ambasadorului ordinul să remită documentul în ziua de 7 decembrie, ora 13 fix. Ora 13 la Washington înseamnă 7,30 la Pearl Harbor. Guvernul japonez dorea să poată spune Istoriei: „Am atacat Pearl Harbor la 7,55, dar războiul l-am declarat la 7,30”. Flota portavioanelor japoneze plecase însă din insulele Kurile în direcţia Pearl Habor la 26 noiembrie dimineaţa. În ziua de 6 decembrie amiralul

Nagumo, comandantul acestei flote, ajuns la 800 mile nord de Hawaii, primi mesajul convenţional: „Urcaţi muntele Nikita”; era semnalul de atac. Ziua şi ora acestuia fuseseră demult prevăzute. Este adevărat că planul de atac al amiralului Yamamoto, comunicat comandamentelor japoneze la 25 noiembrie, conţinea următoarea frază: „În cazul în care negocierile Statele Unite-Japonia se vor încheia înainte de ziua fixată şi anume printr-o înţelegere, toate forţele Flotei combinate vor trebui să se întoarcă la bazele lor.” Tot atît de adevărat este şi faptul că militarii din toate ţările elaborează încă din timp de pace planuri de atac cuprinzînd mai multe variante, cu ziua Z-2, ziua Z-1, ziua Z, ora H. Face parte din meserie. Dar, în cazul dat, faptul esenţial – pus în lumină de studierea documentelor găsite în epava crucişătorului *Nachi*, scufundat la 5 noiembrie 1944 la Manila, precum şi interogatoriile luate prizonierilor japonezi – este următorul: Tokio dăduse ordinul definitiv de atac pe ziua de 6. Nici un contraordin nu mai fusese prevăzut din clipa aceea. Nota urma să fie încredinţată Washington-ului în ziua de 7, ora 13 (Pearl Harbor, 7,30), iar primele bombe trebuiau să cadă asupra Pearl Harbor-ului la 7,55.

Doar mecanismul militar a funcţionat. Cel diplomatico-militar s-a poticnit într-un chip jalnic şi de două ori ciudat. Iată cum:

Nota-ultimatum a fost interceptată noaptea de către serviciul de informaţii american. La 8 dimineaţa fusese descifrată şi trimisă generalului Marshall, şeful Statului Major General. Dar duminica generalul Marshall se plimba călare. Un exerciţiu, o destindere pe care şi-o dăruia sieşi. Plimbarea o făcea de obicei duminica după-amiază; de data aceasta însă, în mod excepţional, a făcut-o dimineaţa. În lipsa lui n-a luat nimeni nici o hotărîre. El a găsit comunicarea trimisă de serviciul de informaţii, cînd s-a înapoiat şi anume la ora 11,30. A redactat, pe dată, pentru Pearl Harbor, un mesaj care a plecat la 11,50. Din pricina unor împrejurări a căror relatare aci ar lua prea mult loc (Un raport complet asupra Pearl Harbor-ului însumează 5.000

pagini), mesajul acesta a fost expediat cu mare încetineală. A ajuns la Honolulu la 7,33 ora locală. Nespus de tîrziu. Mesajul nu purta însă nici o indicaţie de urgenţă specială. Cînd fu remis autorităţilor de la Pearl Harbor nu mai prezenta nici un interes.

Fatalitatea războiului lucrase în favoarea japonezilor. Dar, în acelaşi timp, şi împotriva lor. Iată de ce:

Ambasada japoneză de la Washington consuma mult mai mult timp pentru descifrarea notei-ultimatum decît cei din Serviciul de Informaţii (al S.U.A.). Un răstimp destul de mare fu apoi necesar obţinerii unei întîlniri cu domnul Cordell Hull, secretarul de stat (care, fireşte, era foarte ocupat, după 11,30). Pe scurt, deci, nota nu a fost remisă decît la 14,20. În momentul acela Pearl Harbor suferise primul atac. Domnul Cordell ştia lucrul acesta, dar nu pomeni nimic plenipotenţiarilor japonezi. Citi nota cu atenţie, luă act de ea, protestă împotriva termenilor în care fusese redactată şi îi pofti pe japonezi să plece. Ei ştiau ori nu ştiau. Poate bănuiau. Sentimentele lor trebuie să fi fost destul de complexe.

Să ne mai întrebăm oare, dimpreună cu contraamiralul Barjot, eminent comentator al războiului din Pacific, „ce s-ar fi putut întîmpla dacă agresivul Halsey ar fi întîlnit pe mare flota amiralului Nagumo” ? Ordinul de operaţii nr. 1, cuprinzînd ordinul de a bombarda, torpila sau mitralia „orice navă în stare să pericliteze unitatea aflată în misiune”, era datat 28 noiembrie. Există nuanţe ce mai pot fi discutate, dar istoriceşte un fapt este neîndoielnic: anterioritatea atacului japonez faţă de primirea notei prin care Japonia declara război. Pentru marinarii de pe *Enterprise*, ca pentru toţi americanii, dealtfel, noţiunea de necinste dăinuia la originile războiului. Asemenea idee avea să confere războiului americano-japonez, în ansamblul său, un caracter de îndîrjire, uneori de neispăşire. Totuşi, de îndată ce la Pearl Harbor a fost restabilită oarecare ordine, trupurile aviatorilor japonezi doborîţi au fost ridicate şi înhumate cu toate onorurile militare. Există fotografii care oglindesc scene ale înmormîntării lor. Se poate vedea

sicriul coborît în groapă, iar pe marginea acesteia soldaţi americani cu arma în prezentare. Marinarii şi militarii americani au recunoscut, în mod sportiv, că aviatorii japonezi atacatori ai Pearl Harbor-ului au dovedit calităţi profesionale remarcabile. Dar ei urau Japonia. Într-adevăr, totul te îndeamnă să crezi că oamenii echipajelor nu sufereau Japonia şi pe japonezi în general, că doreau cu înverşunare să se răzbune.

II

„NAVE MARI, CONFORTABILE...”

Istorisirea noastră va însera cît mai puţine hărţi, schiţe sau diagrame, pentru că cititorului nu-i place să le consulte. Şi de ce l-am învinui ? Ceea ce doreşte el, înainte de toate, este să se închipuie în locul luptătorului; ori, acesta vede mai întotdeauna bătăliile aşa cum Fabrice del Dongo [1] o vedea pe cea de la Waterloo, adică într-un anume fel: crîmpoţit şi imediat, dar personal şi izbitor. Între timp, marinarii de pe *Enterprise* ascultau radioul şi se duceau ades să privească hărţile Pacificului prinse în bolduri prin cazărmile echipajului. Acum trebuie să facem ca ei. Am văzut deci Pearl Harbor-ul strivit de bombe, flota cuirasată americană scoasă din luptă. În acelaşi timp, la unsprezece mii de kilometri vest, două nave de linie britanice, *Repulse* de 32 000 de tone şi *Prince of Wales* de 35 000 de tone, înaintau maiestuoase de-a lungul coastei nordice a peninsulei Malacca, îndreptîndu-se spre Kuantan, „unde

[1] Personaj central al romanului „Mînăstirea din Parma”, aparţinînd scriitorului francez Stendhal. (n.t.)

debarcaseră forţe japoneze”. Timpul era noros, marea agitată. La 10 decembrie, ora 12,45 aviaţia japoneză atacă. În treizeci şi cinci de minute *Repulse* şi *Prince* of *Wales* au fost trimise spre fundul oceanului. Insula Guam, poziţie înaintată americană în Pacificul de vest, a fost ocupată. Atolul Wake, atacat. La 10 decembrie primele trupe japoneze au debarcat la Luzon, în Filipine, iar la 16 în Borneo. În ziua de 17, Hong Kong-ul, primul port al Asiei, unul dintre cele mai mari ale lumii – Hong Kong, mîndria puterii britanice, cu neasemuitele sale terenuri de golf şi de curse, cu piscinele sale, Hong Kong, citadelă înarmată cu tunuri uriaşe – a fost izolat de restul lumii. Bombardamentele au distrus rezervoarele de apă potabilă, au incendiat o parte din oraşul european; jumătate din garnizoană a fost nimicită. Trupele generalului Yamashita încercuiau peninsula Malacca, fără să folosească şoselele şi căile ferate, croindu-şi drum în inima junglei, prin hăţişul de liane şi viarmătul reptilelor. În ziua de 19 ele ocupau localitatea Penang şi ameninţau Singapore. „Gibraltar al Extremului Orient”, „zăvor al Mării Chinei”, apărat de tunuri şi mai grozave decît Hong Kong-ul, împănat cu lansatoare de torpile, Singapore – de necucerit dinspre mare – a fost luat cu forţa de către învingătorii războiului în junglă şi a fost nevoit să se predea la 25 februarie. Hong Kong a capitulat la 25 decembrie. Japonezii au filmat scenele acestea ale capitulării. Sub cerul tropical, spre care urcă fumul incendiilor, pot fi văzuţi, păşind printre clădirile cu faţade martirizate, generalii britanici şi statele lor majore, anglo-saxoni înalţi şi blonzi, în şorturi şi cămăşi cu mîneci scurte, cu chipuri ostenite şi dramatic încordate; lîngă ei, generalii niponi, surprinzători, ţîşniţi dintr-un soi de Ev Mediu modern: mici, dar foarte spătoşi, purtînd pe cap ciudate caschete, moi, din pînză; picioarele lor masive, şi mai mult îngroşate de moletiere, sînt însufleţite de gesturi scurte, repezi. Grupurile pătrund în încăperi goale, mobilate doar de mese şi scaune; toată lumea se aşază. Un japonez se ridică şi citeşte un text, glasul nu i se aude, doar buzele i se văd mişcîndu-se foarte repede. Semnează întîi britanicii,

apoi japonezii. Cu toţii se ridică şi ies din nou în soare; s-a sfîrşit. Prestigiul omului alb părea pierdut, în Asia, pentru totdeauna.

Enterprise se afla pe mare. De la dezastrul numit Pearl Harbor trei portavioane, printre care şi *Enterprise*, fiecare însoţit de siguranţa sa imediată, patrulează în vestul arhipelagului hawaiian. Aşteptînd să sosească Chester W. Nimitz, succesorul lui Kimmel, viceamiralul William S. Pye, comandant interimar al flotei Pacificului (ceea ce a mai rămas din ea) se străduia să prevină un nou atac – poate o invazie. La 21 decembrie, în timp ce *Enterprise* se îndreaptă spre vest, comandantul se adresează astfel echipajului: „În chiar clipa aceasta, *Enterprise* a pornit să elibereze garnizoana din Wake.” Wake era atolul acela de corali, izolat în inima Pacificului, unde cu trei săptămîni în urmă *Enterprise* transportase doisprezece piloţi. Oamenii din echipaj nu-i uitaseră pe aviatorii aceia şi păreau mulţumiţi aflînd că portavionul lor va ajuta pe cei din Wake. De mai multe ori Statele Unite s-au arătat preocupate de fortificarea atolului Wake. Dar cum să fortifici un vîrf de ac ? Garnizoana fu „întărită” atît cît îngăduia suprafaţa atolului, alcătuit din doar *doi kilometri pătraţi*. Populaţia era nevoită să trăiască, toată, pe întinderea aceea. Magazinele alimentare fuseseră distruse de bombardamente, apa de băut începuse şi ea să lipsească. Cu toate acestea, Wake se ţinea tare. Iar *Enterprise* escorta un convoi de salvare. Iată însă că la 22 decembrie, Wake a încetat să mai spună ce i se întîmplă. La 23, convoiul mai avea doar o zi de drum; dar Wake tăcea. Amiralul Halsey spori la maximum viteza convoiului. Marinarii, care nu cunoşteau orele de emisie şi lungimile de undă ale lui radio-Wake, nu ştiau că atolul nu răspunde. Ei socoteau că *Enterprise* va sosi, împreună cu convoiul său, la 24 decembrie şi vorbeau despre daruri de crăciun. În ziua de 23, radioul american vestea: Wake a capitulat. Convoiul a primit ordin să facă stînga-mprejur şi să se îndrepte spre Midway [1] căruia trebuia să i se aducă

[1] Arhipelag în Oceanul Pacific, situat la nord-vestul arhipelagului Hawaii (n.t.)

grabnic întăriri.

În timp ce gruparea operaţională a *Enterprise*-ului era folosită la escortarea convoaielor spre Australia, după ce mai întîi acoperise la Midway debarcarea trupelor de întărire, echipajul a anunţat la radio ştiri din ce în ce mai proaste. La 31 decembrie baza navală de la Cavite, în Filipine, a fost încercuită. La 2 ianuarie, tancurile japoneze au intrat în Manila. Invazia Filipinelor a continuat de-a lungul lunii ianuarie. Cea mai mare parte a efectivelor americane au evacuat Indiile olandeze, spre care se îndreptau acum navele purtînd pe etravă crizantema japoneză. Radio-Tokio în limba engleză îşi lansa vestita frază: „Unde-i marina americană ?”

„În timp ce în Extremul Orient situaţia devenea tot mai gravă, iar japonezii cîştigau pretutindeni avantajul iniţiativei, flota noastră din Pacific, comandată de amiralul Nimitz, efectuă prima sa operaţie ofensivă din timpul războiului, scrie amiralul King. Drept obiective au fost alese insulele Marshall şi Gilbert. Însărcinată cu această operaţie a fost formaţia navală alcătuită din: portavioanele *Enterprise* şi *Yorktown*, crucişătoarele grele *Chester*, *Louisville*, *Nort-Hampton* şi *Salt Lake City*, crucişătorul uşor *Saint-Louis* şi zece distrugătoare; comandant, amiralul Halsey”.

Cea mai mare parte dintre amiralii americani nu se aseamănă cu confraţii lor din Europa. Par mai degrabă nişte jucători de base-ball. Pe mare, mulţi poartă chiar o caschetă de base-ball, cu cozoroc uriaş. Umblă în cămăşi kaki, descheiate la gît, fără alte însemne de grad decît steluţele de la gulerul cămăşii. Pe frig, Halsey îmbrăca o vestă de aviator din piele, căptuşită cu lînă; pe vreme umedă, un impermeabil cu stele la guler şi o inscripţie cu litere mari pe spate: ADM (*admiral*). Şi, pentru toată viaţa, o ancoră tatuată pe umărul drept. Un personaj interesant.

În ianuarie 1942, viceamiralul William Frederick Halsey avea 60 de ani. Un metru şaptezeci, şaptezeci şi şapte de kilograme. O faţă lată, maxilare de boxer, gît scurt. Dar

fruntea îi era înaltă, chipul mobil, ochii vii şi cam depărtaţi unul de altul. Impresia generală pe care ţi-o dădea Halsey era cea a unui om fără doar şi poate activ, preocupat de ceea ce se întîmplă în exterior, comunicativ. În tinereţe, Halsey se distinsese ca jucător de fotbal la universitatea din Virginia. Din pricina felului său de a se năpusti, camarazii săi îl porecliseră *Bull Halsey*, adică *Taurul*. A tăbărî era într-adevăr o acţiune potrivită cu firea lui Halsey. Dar nu ar fi cu neputinţă nici faptul ca porecla aceasta să fi avut oarecare înrîurire asupra felului său de a fi şi mai tîrziu. Adesea omul acţionează, în parte cel puţin, în aşa fel încît să se potrivească imaginii despre sine pe care ceilalţi i-o înfăţişează.

Halsey a comandat distrugătoare vreme îndelungată. De la bordul lor îi plăcea să dea năvală pînă şi în timp de pace. Să pricinuieşti nişte zgîrieturi unor torpiloare, executînd manevre brutale, este mult mai puţin vrednic de mustrare în bogata marină americană decît, de exemplu, în cea franceză, unde pînă şi lansarea celei mai mici unităţi constituie un eveniment. În timpul primului război mondial, Halsey a primit decoraţia *Navy Cross*, pentru meritul de a fi „îndeplinit o misiune importantă şi primejdioasă”, precum şi pentru „acţiunea sa ofensivă şi defensivă continuată cu vigoare şi fără întrerupere”. La cincizeci şi doi de ani, nemaiîndrăgind poate distrugătorul, iată-l ridicîndu-şi privirile spre avion. „Avionul întruchipează viitorul, spunea el. Curînd va ocupa primul loc în războiul pe mare. Vreau să învăţ să zbor”. A intrat deci la şcoala de aviaţie a marinei de la Pensacola. Vîrsta şi vederea nu prea bună îi întîrziau, în principiu, accesul la cursul de piloţi. A obţinut, totuşi, brevetul de observator. Apoi a stăruit într-atît de bine şi de mult, încît a sfîrşit prin a dobîndi şi brevetul de pilot. La cincizeci şi trei de ani. Pentru el lucrul acesta însemna, cu deosebire, o satisfacţie morală. Halsey nu avea să piloteze niciodată un avion de luptă modern; nu avea să-şi ia zborul niciodată de pe puntea unui portavion. Competenţa sa în materie aeronavală şi faima de partizan hotărît al folosirii aviaţiei pe mare s-au dovedit totuşi suficiente spre a i se

încredinţa portavionul *Saratoga*. Apoi a devenit directorul şcolii de la Pensacola, al cărei elev fusese. După aceea a comandat formaţia *Enterprise-Yorktown*, de îndată ce navele acestea au ieşit din şantiere. A izbucnit războiul cu Japonia. Bull Halsey se pregătea să dea năvală nu cu torpiloare, ci cu portavioane.

Halsey avea să devină, pentru corespondentul de război, prototipul comandantului pitoresc şi „atractiv". De partea lui sînt nu numai fizicul de boxer şi faima de „taur", ci şi înrăitul obicei de a înjura. Zilnic şi nenuanţat îşi exprima ura faţă de duşman: „Să omorîm japonezi, să omorîm japonezi, să omorîm şi mai mulţi japonezi." O neplăcută boală de piele l-a silit să meargă la tratament în Statele Unite, din mai pînă în septembrie 1942. Comandă pe mare nu a mai luat pînă în august 1944. În 1943 avea să facă în Auckland, în Noua Zeelandă, următoarea declaraţie: „La începutul războiului susţineam că un om de-al nostru face cît trei japonezi. Am mărit acum proporţia: un american face cît douăzeci de japonezi". După scurt timp, la Nouméa, va prezice în mod public cum că războiul din Pacific se va încheia în 1943 printr-o defilare a aliaţilor pe străzile capitalei Tokio. Dar iată că la sfîrşitul anului 1943, Halsey avea să se mai afle încă la Nouméa, aşezat la birou. Forţele sale nu vor fi parcurs nici pe departe cele 3 500 de mile care despart Guadalcanalul de Tokio; ele vor fi ajuns cu mare greutate pînă la Bougainville, aflat la 300 mile de punctul acela.

Gura-i slobodă, mult apreciată de către gazetari, stîrnea uneori nemulţumirea înaltului comandament american. Nimitz se văzu nevoit să ia apărarea subordonatului său. „Din punct de vedere profesional se dovedeşte competent. Agresivitatea lui e militară; ea nu implică nici grabă negîndită, nici nebunească temeritate. Posedă un rar amestec de inteligenţă şi cutezanţă militară. Ştie să calculeze aproape fără greş riscul unei operaţii." În loc de fără *greş*, Nimitz folosea expresia americană: „la un fir de mustaţă de cotoi". Cuvintele lui nu aveau să fie niciodată uitate. „În bătălia de la Leyte, scria un istoric american,

Halsey a tras într-atît de mult de mustaţa cotoiului, încît subţirimea ei s-a dovedit cumplită pentru mii de americani şi fatală pentru sute dintre ei.” După bătălia aceasta, Halsey a primit de la familiile marinarilor destule scrisori care, neîndoios, nu i-au făcut plăcere. Istoricul mai sus citat şi-a intitulat capitolul cum nu se poate mai limpede: *Portrait of a killer*[1].

Totuşi, este de netăgăduit faptul că Halsey a fost cel mai popular dintre amiralii americani. Nu numai în public (de asta au avut grijă corespondenţii de război), dar chiar şi în rîndurile echipajelor – în pofida literaturii corespondenţilor de război. Halsey a fost „idolul unui mare număr de oameni din flotă, dintre care cei mai mulţi nu-l văzuseră niciodată, nu ştiau nimic despre el, habar nu aveau ce forţe navale comandase, nu ar fi putut cita nici măcar una dintre victorioasele sale acţiuni”. Şi în cazul dat, legenda s-a dovedit mai puternică decît omul însuşi. Cînd era dojenit pentru nesăbuita-i profeţie din 1943, Halsey răspundea: „Pentru propagandă, spre a ridica moralul.” Fără îndoială, un singur cuvînt de-al lui, pînă şi simpla-i prezenţă făcea ca moralul oamenilor să crească. La 15 septembrie 1942, Nimitz urcă la bordul portavionului *Enterprise*, la Pearl Harbor, spre a conferi decoraţii. Aflase, tocmai atunci, de pierderea portavionului *Wasp* şi vroia să prevină efectul acelei ştiri.

„Am o surpriză pentru voi, spuse el marinarilor. S-a întors amiralul Halsey.”

Oamenii au răspuns cu urale. Ori de cîte ori apărea la o trecere în revistă sau la o paradă, Halsey era aclamat cu spontaneitate. Era singurul dintre amiralii Pacificului care obţinea asemenea rezultat. Iar un fapt, poate şi mai vrednic de luat în seamă, era acela că popularitatea aceasta îl mişca. La auzul aclamaţiilor, năvalnicul cu vorbire grosolană şi purtări repezite îşi simţea ochii umezindu-i-se împotriva vrerii sale. La sfîrşitul războiului a declarat că doreşte să se urce pe calul alb al împăratului Japoniei.

Din fericire a renunţat la fantezia aceasta, ori poate că

[1] Portretul unui ucigaş (n.t.)

nici nu se mai gîndea la asemenea treabă în ziua în care a urcat la bordul navei *Missouri*, aflată în rada portului Tokio, spre a asista la marea ceremonie a predării. Aceasta era, în linii mari, fizionomia lui William F. Halsey. Cînd a plecat din Pearl Harbor, la sfîrşitul lui ianuarie 1942, „înainta spre necunoscut cu aproape toate forţele de care dispunea pe atunci flota Pacificului.” Nu avea nici măcar un cuirasat care să-i protejeze portavioanele. Printre spectatorii care priveau formaţia angajîndu-se în şenalul de ieşire se aflau cîţiva care ştiau că Halsey avea să atace inamicul în apele lui. Şi se întrebau ce avea să se întîmple dacă flota lui avea să întîlnească cuirasatele japoneze, înarmate cu tunuri de 406. „Iar pe deasupra, scria Fletcher Pratt, nimeni nu ştia cum aveau să se comporte echipajele noastre care dispuneau de nave mari, confortabile, în faţa japonezilor ce se hrănesc cu glorie şi cu pumn de orez.”

Un film documentar în culori, turnat la bordul unui portavion american şi intitulat *Combatantul* (în engleză: *The fighting lady*) a fost prezentat în Europa în anii 1945–1946. Prima şi unanima reacţie a spectatorilor s-a dovedit totodată grosolană şi realistă. Reacţia aceasta se manifesta printr-un murmur admirativ ori de cîte ori apăreau imagini reprezentînd mîncărurile servite pe portavion, minunata aliniere a sutelor de ouă-ochiuri şi de biftecuri, şi de tarte multicolore. Locuitorii vechiului continent se înduioşau în faţa unei abundenţe pe atunci aproape uitată. Apoi, pe măsură ce filmul se derula, concupiscenţa lor făcea loc unui alt soi de interes, căci era limpede: nu numai hrana, ci totul se găsea din abundenţă în portavion, toate obiectele necesare vieţii, confortului, meseriei de luptător. Oricine putea ghici, dincolo de portavion, marea bogăţie americană, care îngăduia luptătorului să se elibereze de orice grijă materială.

Filmul nu excludea, fără nici o îndoială, intenţia de a face propagandă. Ar trebui, pentru a putea veni cu o mărturie într-adevăr convingătoare, să fi fost marinar la bordul unui portavion american. Există totuşi numeroase

relatări verificabile, precum şi fotografii ce pot fi examinate cu atenţie; consultarea regulamentelor privind serviciul la bord este de asemenea instructivă; pe scurt, toate informaţiile pe care le-am putea culege ne-ar crea ideea că viaţa la bordul unui portavion american era într-adevăr tot atît de diferită, precum diferite ne sînt amintirile din viaţa în regiment faţă de lucrurile văzute în filmul *Combatantul*.

Să intrăm în amănunte. O imagine familiară a acestor amintiri este aceea a oamenilor „cu tava” aducînd „gamela” – gamela cînd soioasă, cînd plină vîrf (ca în perioada „drôle de guerre” [1]), specifică însă vieţii militare. Aici, nimic asemănător. Fiecare îşi ia o tavă la bufetul situat în partea navei în care îi este locul. El arată cambuzierului felurile de mîncare ce-i sînt pe plac şi este servit ca într-o *cafeteria*[2]. I se dă un tacîm, îşi ia singur ceaşca cu cafea de la filtrul cel mare şi se aşază oriunde vede un loc liber. Mesele sînt servite de trei ori pe zi, după cum o îngăduie nevoile operaţiilor, iar pentru fiecare masă sînt afectate două ore. Marinarul are voie să mănînce oricînd în răgazurile acestea destinate manevrelor. El mai poate cere să i se dea încă o dată dintr-un fel sau chiar din mai multe. Mănîncă după poftă. Pentru orice soldat sau marinar din alte armate lucrul acesta ar părea aproape de necrezut. Drept este că ne-am putea întreba ce s-ar întîmpla dacă asemenea libertate ar fi acordată unor militari francezi. Hrana are pentru francezi o importanţă pe care nu o întîlnim la americani, nici chiar la multe alte popoare. Se pare că marinarii americani se opresc de îndată ce nu le mai este foame. În timp ce mănîncă, ei beau apă şi cafea. Filtre mari de cafea se găsesc la bord aproape la tot pasul, şi oricine bea, ori de cîte ori pofteşte. Nu le-a trecut încă prin minte comandanţilor americani să-i lase pe marinari să se servească, tot după dorinţă, şi cu băuturi alcoolizate; sau, de i-a bătut cumva asemenea gînd, l-au îndepărtat

[1] Războiul cel ciudat: poreclă dată războiului din 1939–1940, pe frontul din vestul Europei, din pricina calmului ce domnea pe întreg frontul (n.t.)

[2] Combinaţie americană între bufet-expres şi cafenea (n.t.)

repede. Niciodată nu se servea la bord vreo băutură alcoolizată, nici ofiţerilor, nici celorlalţi. Marinarii pot cumpăra la cambuzele de bord şi alte băuturi în afară de cafea, de exemplu ape gazoase, precum şi îngheţată ori unele dulciuri, dar nimic cu alcool. La aceleaşi cambuze îşi mai pot procura lucruri de îmbrăcăminte şi de toaletă, daruri pentru familiile şi iubitele lor, ţigări, jocuri de tot felul, radiouri – tot ceea ce poate ademeni pe cumpărătorul fără de asemănare care este marinarul cu bani în buzunar. De la o vreme cambuzele începuseră să vîndă, clandestin însă, pavilioane japoneze, cucerite zice-se în insule, şi alte „trofee” foarte bine imitate. Comandamentul a interzis asemenea trafic. Folosirea aparatelor radio personale a fost tot timpul permisă. Ascultarea emisiunilor de radio făcea parte din relaxarea îngăduită şi chiar recomandată; fiecare putea alege emisiunile care îi plăceau, pînă şi radio Tokio în engleză. Fiecare aparat era examinat, pur şi simplu, înainte de a fi folosit, de către tehnicienii de bord: spre a se încredinţa că nu putea produce nici un cîmp magnetic stînjenitor. Nici de cinematograf nu trebuiau lipsiţi oamenii. Se dădeau filme de cîteva ori pe săptămînă, pe puntea hangarelor (situată chiar sub puntea de decolare). Cel mai mare succes îl aveau filmele turnate la bord în timpul operaţiilor, filme în care oamenii se puteau recunoaşte – pe ei sau pe tovarăşii lor. Filmele acestea erau date cu deosebire pentru marinarii, care, avîndu-şi postul de luptă în interiorul navei, nu vedeau nimic din acţiunile respective. Religia nu era nici ea dată uitării. Puţini necredincioşi existau printre americani. Ei asistau, în număr mare, la slujbele catolice şi protestante. Mulţi se împărtăşeau înainte de începerea atacurilor.

O altă impresie menită să stîrnească uimire în rîndurile spectatorilor filmului *Combatantul* era plăcuta libertate ce părea să domnească în ale vestimentaţiei. Cu greu îţi venea a crede că toţi vlăjganii aceia, atît de puţin îmbrăcaţi în uniforme, erau totuşi militari. S-ar fi zis că fiecare se îmbrăcase după bunu-i plac, de preferinţă într-o manieră sportivă şi cinematografică. Ţinutele şi culorile acelea

diferite produceau un efect nemaipomenit. Situaţia se explică şi prin aceea că, în realitate, oamenii aflaţi pe mare, la bordul unui portavion american, sînt îmbrăcaţi în culori diferite, potrivit specialităţii din care fac parte. Munca este astfel uşurată. Veşmintele sînt de foarte bună calitate, foarte comode, întotdeauna adecvate felului muncii şi temperaturii. Varietatea este atît de mare, încît nu există cuvinte care să le denumească pe toate. Marinarii poartă îndeobşte combinezoane, albastre sau kaki, cu tricouri, şi un soi de veste largi sau bluzoane; culoarea tricourilor şi a bluzoanelor indică şi specialitatea. Vom culege şi mai multe informaţii despre lucrurile acestea, de îndată ce vom urca pe puntea de decolare. Soldaţii din trupele de marină [1] sînt totdeauna în kaki. Ofiţerii poartă pantaloni şi cămăşi kaki. Îşi pun cravată neagră la ora dejunului, iar pentru cină îmbracă, ori de cîte ori este posibil, ţinuta albă. În timpul zilei mulţi ofiţeri şi ostaşi stau în şorturi. Cînd nu sînt de serviciu, ei pot veni pe punte ca pentru plajă, adică în şorturi mici şi goi pînă la brîu. Toată lumea este încurajată să vină pe punte să facă plajă; mai cu seamă cei care, prin natura serviciului, sînt siliţi să stea mai mult în interiorul navei. Dar sînt cu seriozitate puşi în gardă împotriva insolaţiei. Deoarece, după cum scrie şi la regulament, „este o crimă să devii inapt pentru luptă şi muncă din cauza neglijenţei”.

O a treia impresie care îi stăpînea pe spectatorii filmului privea disciplina – sau mai degrabă natura relaţiilor dintre ofiţeri şi ostaşi. Disciplina „militară”, aşa cum o cunoaştem în Europa, nici nu apărea. Aveai impresia că ceea ce vedeai nu erau atît militari, cît mai degrabă nişte oameni care muncesc în uzină sau, mai exact, nişte echipe de sportivi preocupaţi să realizeze anumite performanţe. Şi în cazul

[1] Se face de mult timp, atît în România cît şi în multe ţări, greşeala de a se folosi, în cazul aniversărilor, denumirea de „infanterie (de) marină”. Aceasta există astfel, dar nu în forţele armate ale S.U.A. Acolo există „trupele de marină”, trupele de uscat ale Marinei S.U.A. armată ce cuprinde infanterie, artilerie, tancuri, geniu etc., plus aviaţie. Şi care este cunoscută acolo sub laconicul nume „Marines” (spre deosebire de marină = Navy).

acesta ar trebui, pentru a cunoaşte cît mai bine situaţia, să fi fost marinar la bordul unui portavion american. Dar, din cele ce cunoaştem fără greş, apare limpede faptul că natura relaţiilor dintre gradaţi şi negradaţi, la bordul portavioanelor americane, este esenţialmente diferită de „şmotrul" inventat de Frederic al II-lea [1] care, cu anume atenuări şi numeroase variante, mai constituie şi astăzi baza însăşi a aceloraşi raporturi în rîndurile militarilor europeni. Fireşte, greşelile grave sînt pedepsite în marina americană cu o severitate cumplită; există îmaiprejurări – treceri în revistă, inspecţii, ceremonii – în timpul cărora raporturile dintre gradaţi şi negradaţi sînt extrem de rigide. Dar în serviciu, în general, natura acestor raporturi este mai mult industrială şi sportivă decît militară, fără rigiditate în atitudini. Manifestarea cea mai sigură a acestei tendinţe îmi pare să rezide în faptul că, la bordul navelor americane, ofiţerii şi marinarii primesc aceeaşi hrană. „Ofiţerii nu primesc altă hrană decît ostaşii. În caz de nevoie, este interzisă diminuarea raţiei soldaţilor, fără a se face acelaşi lucru şi pentru ofiţeri." Pe cît este cu putinţă o verificare în acest sens, asemenea dispoziţii sînt aplicate cu adevărat. Particularitatea aceasta poate părea puţin importantă pentru cel ce nu posedă o experienţă personală în ale vieţii militare; ea este, însă, de o mare însemnătate. Marinarul care ştie că amiralul şi comandantul primesc aceeaşi hrană ca şi el priveşte altfel îndatoririle şi primejdiile ce-i apar în faţă decît cel care nu ignoră faptul că masa ofiţerilor este mult mai aleasă şi mai bogată decît a sa. Se înţelege că toate amănuntele acestea nu au fost relatate aici în scop propagandistic, nici chiar admirativ, ci doar ca o constatare. Asemenea dispoziţii au, drept izvor, pe deoparte ideea democratică, iar pe de alta o evaluare, poate destul de inteligentă, a condiţiilor psihologice menite să scoată dintr-un cetăţean cel mai bun luptător posibil într-un război modern. S-ar prea putea, fireşte, ca sistemul să fie valabil doar pentru americani, nu şi pentru alte popoare. Nu asta vrem să ştim acum. Singura noastră grijă este să istorisim.

[1] Rege prusian din sec. XVIII, cunoscut ca teoretician militar.

Iată şi o altă manifestare de aceeaşi categorie: echipajul este pe deplin informat asupra operaţiilor la care participă nava. În timpul acestora, un ofiţer specializat, instalat pe o pasarelă, descrie în faţa microfonului tot ceea ce vede, iar spusele sale se aud pe întreaga navă. (Vom vedea îndată cît de mult au fost amplificate comentariile acestea). La bordul navelor europene, în timp de război, marinarii nu ştiau aproape niciodată încotro merg; adesea, nici majoritatea ofiţerilor. Presupunerile privind destinaţia navei făceau obiectul unor nesfîrşite conversaţii particulare. (Inamicul este adesea şi el informat). Dar de îndată ce un portavion american a pornit pe mare – în afară de unele excepţii – comandamentul se şi adresează, personal, echipajului spre a-i spune încotro se îndreaptă. Oamenii par mulţumiţi că ştiu lucrul acesta. Comandamentul găseşte foarte firesc să o facă, cel puţin ori de cîte ori nava se duce direct pe locurile de operaţii. Astfel, după ce *Enterprise* a ieşit din Pearl Harbor, la sfîrşitul lunii ianuarie 1942, comandantul a informat el însuşi echipajul asupra faptului că portavionul avea să slujească drept navă-amiral în cea dintîi ofensivă împotriva Japoniei şi că se îndrepta spre insulele Marshall. Marinarii se apucară să examineze hărţile Pacificului. Ofiţerii de informaţii de la bord împărţiră piloţilor hărţi şi fotografii mărite ale unor obiective, precum şi broşuri. Înaintea fiecărei operaţii aviatorii urmau să primească asemenea documente, de cele mai multe ori foarte precise şi bine făcute. Uneori le-au fost date şi machete în relief înfăţişînd toate detaliile obiectivelor, detalii reproduse cu o minuţie extraordinară. Dar, la începutul războiului, insulele Marshall se aflau de douăzeci de ani sub stăpînire japoneză. Nimic mai greu decît să culegi informaţii de la japonezi, realmente obsedaţi de ideea că orice străin este un spion. (Ei înşişi, de cum se găsesc în ţară străină, „culeg” informaţii). Aceasta înseamnă că documentele privind insulele Marshall erau vechi, împănate de menţiuni îndoielnice. În schimb, poate pentru a le face mai atrăgătoare, broşurile cuprindeau numeroase informaţii pitoreşti referitoare la obiceiurile

băştinaşilor. Toate broşurile privind anumite obiective trebuiau să conţină întotdeauna şi asemenea date. Unele dintre ele s-au dovedit folositoare.

Insulele Marshall şi insulele Gilbert sînt atoli [1]. Poate că nu există pe suprafaţa globului lucru mai asemănător cu un giuvaer, mai ales cînd atolul este privit din avion, în lumina tropicelor. Ştim (avem tot dreptul să fi uitat sau să nu fi ştiut niciodată ceva) că insulele acestea sînt alcătuite din colonii de polipi sau de madrepori – suporturile calcaroase pe care trăiesc implantaţi coralii. Construcţiile acestea coraliene se ridică din adîncimi, din crestele lanţurilor submarine; cînd ajunge la suprafaţă, coralul, smuls din mediul marin, moare. Rocile calcaroase se pulverizează sub razele soarelui, constituind terenul originar pe care marea, vînturile, apele cerului vor aduce nisipul, pămîntul, seminţele. Acestea încolţesc, şi astfel apare vegetaţia. Atunci giuvaerul este gata. Un inel de verdeaţă franjurat cu galben-auriu, tivit în exterior cu spumă albă, ţîşneşte din întinderea sinilie. Inelul acesta are drept nestemată o pînză de apă, mică mare interioară, deloc adîncă, întotdeauna calmă, minunat de străvezie. Nimic nu mai poate fi adăugat frumuseţii exotice a atolului, poate doar florile acelea uriaşe, negre, albe sau roşii, neaşteptate şi ucigătoare, născute din exploziile bombelor.

Atolul poate fi foarte mic (cum este Wake), aproape perfect circular, sau gigantic. Cam toate atolurile din cuprinsul arhipelagurilor Marshall şi Gilbert alcătuiesc poligoane neregulate, formate din mai multe insule sau recifuri care înlănţuie pînza de apă. Aceasta nu comunică cu oceanul decît prin şenale înguste şi constituie ades un straşnic loc de ancorare; cea din atolul Kwajalein, în arhipelagul Marshall, are aproape 100 kilometri lungime pe 50 lăţime. *Enterprise* şi navele care îl însoţeau se îndreptau cu 25 de noduri spre atolurile acestea ocupate şi întărite de către japonezi.

[1] Atol: insulă în formă de inel, în mările calde, alcătuită din resturi de corali (n.t.)

Am mai spus că portavionul nu se deplasează în timpul zilei decît înconjurat de o dublă acoperire: aeriană, la înălţime – împotriva avioanelor inamice, joasă – împotriva submarinelor. Prin urmare, de mai multe ori pe zi, avioane îşi iau zborul de pe puntea superioară şi aterizează tot acolo. Spectacolul acestor manevre nu poate fi asemănat cu nici un altul.

Înainte de apuntare, avioanele se rotesc în văzduh, pe deasupra navei, într-un spaţiu ideal denumit circuit de aterizare. Dacă urcăm din interiorul *Enterprise*-ului şi ajungem pe una din pasarelele suprastructurii („insula”), descoperim chiar sub noi un minunat spaţiu liber de 246 metri lungime şi 25 lăţime, care se deplasează cu mare viteză deasupra mării. Puntea de zbor se deplasează cu aproape cincizeci de km pe oră şi împotriva vîntului. Nu trebuie uitat nici o clipă lucrul acesta. Tot ceea ce apare pe punte în clipa decolării sau a apuntării se găseşte plasat instantaneu în inima unui fluid în mişcare, împins, presat de fluidul acesta împotriva căruia trebuie să mergi aplecat şi care imprimă tuturor mişcărilor omeneşti un caracter ciudat, de parcă o greutate orizontală ar tinde să o înlocuiască pe cealaltă. Pentru moment, scena este încă goală. Un glas coborît din înalturi, ca în scenele biblice, se adresează vidului acesta: „*Prepare to land planes* (pregătiţi-vă pentru apuntarea avioanelor)”. Este megafonul controlului de zbor. Peste cîteva secunde: „*Land planes* (apuntaţi avioanele)”. La o fungă [1] de pe „insulă”, un pavilion roşu este coborît, altul alb urcă. Un avion a părăsit circuitul de aterizare şi se apropie de partea dinapoi a navei. Pe navă intră în joc primul actor, şi anume ofiţerul cu aterizările. Stă în picioare pe o platformă îngustă înclinată deasupra mării, la babord, şi priveşte în spate la avionul care soseşte.

Ofiţerul cu aterizările dirijează avionul, agitînd, conform

[1] Parîmă fixată de o vergă mobilă a unei nave cu pînze; foloseşte la ridicarea şi coborîrea vergii. Face parte din grupul manevrelor curente ale unei nave cu pînze (n.t.)

unui cod precis, semnalizatoare de culori ţipătoare pe care le ţine în mîini. Semnalizatoarele acestea nu reprezintă suprafeţe plane, ci mai degrabă nişte grătare de care sînt fixate panglici înguste ce se întind în vînt formînd suprafeţe vizibile piloţilor. Manevra ofiţerilor cu aterizările creează pe loc impresia unei activităţi artistice. Te duce cu gîndul la arta matadorului care îşi atrage antagonistul în poziţia cea mai convenabilă, cu ajutorul acelei *muleta*[1] – cu deosebirea că în cazul nostru antagonistul trebuie salvat. Este mai mult decît o tehnică, este într-adevăr o artă, în primul rînd din cauza elementului uman întotdeauna variabil asupra căruia se exercită. Există pentru piloţi o tehnică a apuntării, dar fiecare îşi are temperamentul său. Iar împrejurările diferă. Aviatorul care nu mai are benzină sau care se simte epuizat nervos în urma luptei, nu apuntează ca după o patrulare obişnuită. Mai există şi cel care soseşte rănit sau cu avionul avariat. Ofiţerul cu aterizările trebuie să desluşească diferenţele acestea şi, cel mai adesea, să le simtă. Rana pilotului nu este întotdeauna vizibilă de pe punte, nici avaria avionului. Dar felul de a zbura şi de a se prezenta pot fi văzute. Ofiţerul cu aterizările treibuie să înţeleagă sau să bănuiască ce anume se petrece, şi să-l ghideze pe pilot în consecinţă. Uneori acesta ne poate apunta dintru început. Avionul trece ca un tunet pe deasupra punţii, descrie un cerc şi se întoarce prin spate. Ofiţerul cu aterizările îl reia, îl prinde din nou în sugestia mişcărilor sale; iar uneori îl ghidează cu atîta precizie, cu o înţelegere atît de clară, încît spectatorii au impresia că sugestia se materializează, de parcă anume fire ar lega avionul de cele două rachete viu colorate. Este vorba de o adevărată artă. Noaptea, acel ofiţer îşi înlocuieşte semnalizatoarele prin baghete luminoase. Se înţelege de la sine că în cazul acesta dificultăţile sporesc. Mulţi ofiţeri cu aterizările au devenit celebri în marina Statelor Unite.

Cînd avionul ajunge chiar deasupra punţii şi într-o poziţie bună, ofiţerul cu aterizările dă semnalul de „tăiere”. Pilotul opreşte motoarele, avionul atinge puntea, rulează

[1] Pînza roşie cu care sînt întărîtaţi taurii (n.t.)

puţin; un cîrlig de sub coadă se prinde de unul dintre cablurile elastice întinse de-a curmezişul punţii. Oprirea este rapidă. Dar abia şi-a prins avionul cîrligul în cablu, că începe a doua parte a spectacolului. Grupuri de oameni de toate culorile ţîşnesc din marginile pistei şi aleargă spre avion. Se năpustesc spre el, pentru a-l împinge înainte sau spre un ascensor (există trei ascensoare, fiecare avînd suprafaţa unui teren de tenis; suprafeţele acestea se adaptează perfect la punte), ca să-l poată realimenta, revizui, adică să se ocupe de el din toate punctele de vedere. Oamenii aceştia poartă tricouri, bluzoane, iar uneori căşti din pînză de culori diferite; semnalizatorii de trafic şi cei ce pun şi supraveghează balizele sînt în galben, echipele de abordaj în verde, cele de muniţii şi combustibil în roşu aprins, muncitorii necalificaţi în albastru, pompierii în alb, mecanicii – „patronii de aparate” – în cafeniu. Toate grupurile acestea colorate se deplasează cu iuţeală pe punte, în timp ce un al doilea conducător de joc, semnalizatorul de trafic, dirijează mişcările avionului apuntat. Puntea se împarte în mai multe zone. În fiecare dintre acestea, un semnalizator de trafic preia controlul fiecărui avion, de îndată ce ajunge pe teritoriul său. Şi el îşi comandă echipa prin gesturi (fără instrumente). Cu spatele spre vînt, pieziş, el îşi agită braţele, iar bustul său, galben ţipător şi întregu-i trup execută, în mişcări bine stabilite, un dans mai puţin impresionant decît ceea ce sugerează ofiţerul cu aterizările, dar destul de artistic şi el. În acelaşi timp, în trupa aceasta multicoloră, se năpusteşte un singuratic în kaki, purtător al unei table negre pe care sînt înscrise cu cretă enigmaticele cuvinte: *„Any contact ?”*[1] pe care le arată pilotului. Ca să-l întrebe dacă a văzut vreun duşman. „Nu”, face pilotul semn din cap, în timp ce i se trage avionul. Un alt avion se şi apropie între timp dinspre pupa.

Înainte de a-şi lua zborul, avioanele sînt grupate în partea dinapoi a navei. Corespondentul ofiţerului cu aterizările este ofiţerul cu decolările, cel care răspunde de

[1] V-aţi întîlnit cu inamicul ?

decolarea avioanelor. El stă pe punte, lîngă „insulă”, iar instrumentul cu care lucrează este fie o baghetă albă, fie un fanion în carouri. Primul avion soseşte pe linia de plecare. Ofiţerul cu decolările îşi roteşte instrumentul, ceea ce vrea să spună: „Porneşte motorul”. O scurtă privire, menită să-l asigure că puntea este degajată; apoi bagheta se ridică vertical: „Dă-i drumul.” Avionul rulează, decolează, îşi escamotează roţile de îndată ce a părăsit puntea. Abia a ajuns primul în faţă, că al doilea i-a şi luat locul. Avioanele-torpiloare au aripi rabătute deasupra capului pilotului, seamănă cu nişte coleoptere. Cînd sosesc la linia de plecare, piloţii îşi coboară automat aripile, fără ajutorul oamenilor de pe punte. Munca de manevrare a avioanelor pe punte este primejdioasă chiar şi departe de orice inamic. Se desfăşoară în grabă, în vuietul motoarelor şi în inima fluidului aerian animat de o viteză aproape întotdeauna mai mare de şaizeci de kilometri la oră (viteza navei plus viteza vîntului). Elicele aflate în mişcare sînt coase oarbe. Cu toate acestea, mai ales cînd soarele este darnic, spectacolul decolării şi al apuntării, dimpreună cu baletul multicolor al echipelor, cu ritualele dansuri ale semnalizatorilor de trafic se dovedeşte a fi unul dintre cele mai cuceritoare cu putinţă. L-ai putea privi zilnic, ore în şir, fără să te plictiseşti. S-a ajuns la o anume frumuseţe prin căutarea utilului şi, totuşi, el răspîndeşte o bucurie neascunsă, am putea spune paşnică... Pentru că este vorba de a ocroti oameni, de a-i apăra împotriva primejdiilor vitezei şi gravitaţiei.

Operaţiunea din insulele Marshall şi Gilbert, precum şi cele ce i-au urmat îndată, au fost înfăţişate publicului, la vremea respectivă, drept „mari raiduri” ale flotei Pacificului. În realitate, dacă am analiza importanţa forţelor angajate, ele erau raiduri mici. Şaptesprezece nave plecau să atace insulele Marshall şi Gilbert. Mai tîrziu, în faţa insulei Iwo Jima, aveau să se găsească opt sute de nave; la Okinawa, o mie patru sute. Americanii au întreprins primele raiduri, mai întîi pentru a face cu orice preţ ceva, unde era

posibil, şi apoi pentru că se temeau să-i vadă pe japonezi tăind calea vitală Statele Unite–Australia. „Dacă drumul acesta ar fi fost tăiat, Americile s-ar fi văzut izolate, flota practic captivă, iar Statele Unite s-ar fi pomenit în situaţia boxerului hăituit într-un colţ al ringului.” Nu ne va fi cu putinţă să intrăm în amănuntele operaţiilor în care au fost angajate mai multe sute de nave, ceea ce ar impune scrierea a vreo zece volume ca acesta; dealtfel nici nu este scopul nostru. În operaţiile acestea mari, oamenii de pe *Enterprise* au avut doar o privire parţială asupra evenimentelor, deşi participarea lor a fost uneori nespus de dramatică. În timpul raidurilor celor mici, *Enterprise* era, dimpotrivă, creierul şi inima operaţiilor.

Forţa navală utilizată împotriva insulelor Marshall şi Gilbert era alcătuită din două grupări operaţionale: 1. Portavionul *Enterprise*, protejat de 3 crucişătoare grele şi 6 distrugătoare; 2. Portavionul *Yorktown*, protejat de 1 crucişător greu, de un crucişător uşor şi de 4 distrugătoare. Viceamiralul Halsey, comandantul formaţiei, îşi avea pavilionul la bordul lui *Enterprise*. Gruparea operaţionala nr. 2 era comandată, începînd cu *Yorktown*, de către contraamiralul Frank J. Fletcher. Obiectivele erau: insulele Roi şi Kwajalein, în atolul Kwajalein; atolurile Wotje, Jaluit, Mili; de asemenea Taroa, principala insulă a atolului Maloelap; atolurile acestea fac parte din arhipelagul insulelor Marshall. În arhipelagul învecinat cu „Gilbert”, obiectivul îl constituia atolul Makin. Toate obiectivele acestea trebuiau bombardate aerian; Wotje şi Taroa trebuiau să fie, pe deasupra, şi pisate cu tunurile. Grupul tactic cel mai apropiat (*Enterprise*) trebuia să atace obiective renumite, dintre cele mai fortificate, ca de pildă: Roi, Kwajelein, Wotje, Taroa; grupul tactic numărul 2, pe celelalte. De la Wotje la Makin, distanţa este de aproape 400 mile marine, adică 740 kilometri; Taroa se află la 150 mile (277 km) de Kwajalein. Nu trebuie să pierdem din vedere distanţele acestea, dacă vrem să ne formăm o idee oarecum generală despre operaţie. Cele două grupări operaţionale navigau fără să se vadă una pe alta. În ziua de

31 ianuarie, drumurile lor s-au depărtat, fiecare îndreptîndu-se spre mănunchiul său de obiective. Planul prevedea ca cele două portavioane să se afle într-o anume poziţie, care să îngăduie avioanelor lor să lovească ţintele respective la 1 februarie, cu cincisprezece minute înainte de răsăritul soarelui.

Ceas de ceas *Enterprise* pătrundea tot mai adînc în zona controlată de japonezi. Timpul era luminos, însorit. Gruparea operaţională înainta pe o mare cu adevărat pustie, păstrînd consemnul de interdicţie radio. Pe cer, nimic; doar cîţiva nori cocoţaţi la peste 6 000 de metri. Apărarea aeriană rămînea în afara văzului. După-amiaza era pe sfîrşite. Un avion stingher se ivi la orizont, în chiar spatele grupării operaţionale. Se afla la 35 de mile şi, cu toate acestea, veghea de pe puntea superioară a portavionului îl descoperi îndată; la scurtă vreme după aceea oamenii care se aflau pe punte îl zăriră şi ei, în timp ce veghea îl identifica: era un bombardier japonez. Avionul ţîşnise la orizont şi urma o cale oarecum perpendiculară cu cea a grupării operative. Pe marea calmă, uriaşele siaje ale navelor trebuie să se fi putut desluşi în urmă pînă foarte departe. Toată lumea aţintea cu privirile avionul japonez. *Enterprise* nu se mai afla decît la 215 mile de Wotje. Dacă japonezul avea să observe siajul, forţele aeriene din arhipelagul Marshall aveau să se năpustească asupra grupării operaţionale.

Fireşte că Halsey şi-ar fi putut trimite avioanele împotriva japonezului; dar ar fi fost o nebunie să-şi închipuie că acesta s-ar lăsa atacat, că ar fi coborît ori chiar numai apropiat, fără să alerteze baza din Marshall; deci, nimic de făcut. De pe puntea sa Halsey urmărea prin binoclu avionul japonez, întrebîndu-se dacă nu cumva s-ar putea face totuşi ceva. Japonezul nu devia de la drumul său. Poate că nu băgase de seamă siajele. Poate că nici unui japonez nu i-ar fi trecut prin minte, în perioada aceea de derută americană, că nave de-ale acestora s-ar fi putut aventura atît de adînc în zona japoneză. Halsey îşi lua

binoclul de la ochi şi nu dădu nici un ordin. Nu mult după aceea avionul dispăru. Soarele scăpata în dunga zării.

Enterprise schimbă de drum cîteva clipe, spre a culege (cu vîntul din faţă) avioanele din acoperirea sa aeriană care se întorceau, apoi puse din nou capul pe Wotje. O lună rotundă se ivi înainte ca bezna să se fi înstăpînit. De pe puntea *Enterprise*-ului navele escortoare puteau îi văzute aproape tot atît de bine ca în plină zi. Gruparea operaţională înainta pe mare cu 25 de noduri. Marea era cînd gălbuie, cînd verzuie ca un metal coclit, după direcţia în care priveai. Fiecare navă stîrnea în urma ei o dîră foarte albă, iar lîngă etravă o mustaţă de asemenea albă.

În timpul nopţii gruparea operaţională Halsey se împărţi. Un grup comandat de contraamiralul Raymond A. Spruance, alcătuit din crucişătoarele grele *Northampton* şi *Salt Lake City*, plus un distrugător, care urmau să bombardeze Wotje, se depărtă pentru a ataca insula venind din direcţia socotită cea mai neaşteptată pentru japonezi: din Japonia. Crucişătorul greu *Chester*, însoţit de două distrugătoare, vină spre Taroa. Portavionul rămase singur cu trei distrugătoare.

La bordul navei *Enterprise*, operaţia începu la 1 februarie, ora 1,50 prin adunarea tuturor oamenilor care lucrau la popotă şi a tuturor ospătarilor. Fusese prevăzută o masă specială: biftec, ouă cu şuncă, cartofi pai, cafea. La ora trei avu loc apelul piloţilor şi a personalului însărcinat cu dirijarea avioanelor. Oamenii aceştia dejunară la 3,15. Unii au afirmat spontan, după aceea, că nu se atinseseră de bucate. Puţini dintre ei auziseră vreodată tunul inamicului.

La 3,35, în timp ce echipele de manevrare urcau spre hangare şi pe punte, aviatorii se duseră în aşa-zisele „camere de aşteptare”, un soi de încăperi climatizate, situate chiar sub puntea de decolare, asemănătoare cu sălile de cinematograf din pricina confortabilelor rînduri de fotolii din piele. În faţa acestora se afla un ecran luminos, pe care se găseau înscrise comunicările destinate aviatorilor; aşezaţi în fotolii şi îmbrăcaţi în costumele de zbor, aceştia primiră ultimele instrucţiuni. Apoi, după ce

sirenele chemară echipajul la posturile de luptă, ei urcară pe punte.

Spre vest luna era încă sus pe cer. Partavionul înainta cu viteza lui maximă, spre a uşura decolarea, căci vînt ioc. Aviatorii se îndreptară spre aparatele masate la pupa şi urcară în carlingi. În faţa avioanelor strînse unele într-altele, precum nişte animale înfricoşate – sau înfricoşătoare – se întindea pista lungă îmbăiată de razele lunii. Un glas răsună în difuzor: „Depărtaţi-vă de elice... Să pornească motoarele”. Doar cîteva secunde se scurseră şi un vuiet, vuietul a şaptezeci de avioane încălzindu-şi motoarele, se înălţă din masa aceea compactă. Glasul din difuzor deveni nespus de puternic: „*Pregătiţi să lansaţi avioanele... Lansaţi avioanele*”. Un avion se afla pe linia de pornire. Lîngă „insulă”, la mijlocul punţii, se rotea bagheta luminoasă a ofiţerului cu decolarea. O flacără de un albastru electric ţîşni din ţeava de eşapament a avionului; bagheta luminoasă împunse aerul; avionul rulă pe pista scăldată în lumina lunii, coada i se ridică; se şi afla deasupra mării. Pe linia de pornire un al doilea avion îşi scuipa din eşapament flacăra albastră.

Iată ce avioane îşi luaseră zborul. Persoanele care nu pot suferi detaliile tehnice pot sări peste paragraful acesta, deşi ar avea aici prilejul să-şi facă o idee privind felul avioanelor utilizate la bordul portavionului *Enterprise*. Fireşte, nu vom mai repeta caracteristicile respective. Ele sînt complete şi exacte, în măsura în care unele date militare sînt cunoscute în străinătate. Aşadar, au decolat mai întîi 36 S.B.D. sau avioane Douglas „Dauntless”. Sînt bombardiere în picaj, monoplane bilocuri, cu o anvergură de 12,35 m, acţionate de un motor de 950 cai putere şi posedînd frîne aerodinamice pentru picaj, armate cu două mitraliere în faţă şi cu una în spate. Fiecare ducea cu sine cîte o bombă a 500 livre şi două a cîte 100. Au decolat apoi 9 avioane T.B.D. sau Douglas „Devastators”. Acestea sînt avioane-torpiloare, monoplane, cu trei locuri, avînd o anvergură de 15,25 m, un motor de 850 cai putere, o viteză de 370 km şi o autonomie de 5 ore. Fiecare purta în ziua

aceea nu o torpilă, ci trei bombe a 500 livre. După aceea mai decolă un Dauntless. Grupul acesta avea drept obiectiv insulele Roi şi Kwajalein, în atolul Kwajalein. Pe cînd trecea în formaţie pe deasupra portavionului, decolară 6 avioane de vînătoare F4F.3 şi F4F.4 sau Grumman „Wildcats” avînd drept destinaţie Taroa. Acestea erau monoplane monolocuri cu o anvergură de 11,45 m, cu un motor de 1 200 cai putere, cu o viteză de 575 km şi o autonomie de 3,45 ore. Fiecare ducea cu sine o bombă de 100 livre. Toate avioanele acestea pot părea relativ încete şi greoaie pentru puterea lor. Avionul Wildcat cîntăreşte aproape 4 tone; T.B.D-ul, 3 200 kg; Dauntless-ul, 3 330 kg. Este necesar ca avioanele utilizate la bordul portavioanelor să fie înainte de toate puternice, mai puternice decît cele terestre, spre a rezista efortului impus de apuntare şi de oprirea bruscă. În desfăşurarea ulterioară a războiului au intrat în funcţiune şi avioane mai rapide decît cele enumerate aici. Wildcat a fost înlocuit cu avionul de vînătoare F6F, Grumman „Hellcat”, echipat cu un motor de 2 000 cai putere şi atingînd, pare-se, viteza de 740 km la oră; avionul Hellcat poseda 6 tunuri de 50 calibre cu tragere automată în aripi. Urmaşul lui T.B.D. a fost avionul torpilor T.B.F, Grumman „Avenger”, monoplan cu trei locuri, acţionat de un motor de 1 600 cai putere şi puternic armat: 2 mitraliere sincronizate pentru tragere prin elice, două piese de 50 calibre, aflate sub o cupolă pivotantă fixată pe spate, un tun mic de 30 mm în coadă. În sfîrşit, Dauntless-ul cedă locul avionului S.B.C., Curtiss „Helldiver”, purtător al aceloraşi arme aproape ca şi predecesorul său, dar echipat cu un motor de 1 700 cai putere.

Unul dintre avioanele de vînătoare destinat acţiunii din Taroa se pierdu la decolare. A fost văzut rulînd, depăşind marginea prova a punţii; apoi, în loc să se ridice, căzu greoi în mare. O mulţime de oameni din echipaj alergară de-a lungul punţii, dar *Enterprise* nu manevră. Unul dintre distrugătoarele escortei ieşi din dispozitiv şi sosi în mare viteză. Dar avionul se scufundase, iar pilotul nu putuse ieşi din cabină.

Spre vest luna cobora la orizont: spre est, o altă lumină începea să tivească zarea cu aur. În spate putea fi desluşită silueta joasă a distrugătorului rămas încă pe locul accidentului. La bordul navei *Enterprise* fu dată plecarea pentru alte avioane de vînătoare. Şase dintre acestea decolară (fără bombe), în direcţia Wotje. Crepusculare le licăriri de lumină deveniră tot mai clare, preschimbîndu-se în auroră.

Ultimul avion părăsise puntea de zece minute. Oamenii încetară de a se mai uita spre spate, unde distrugătorul îşi continua cercetarea, căci acum începuse a fi zărit Wotje, sub un cer noros. Mai mulţi spuseră că vedeau avioane ieşind din nori chiar pe deasupra insulei Wotje. Un fir de fum se ridică din insulă, urcînd domol către cer şi îngroşîndu-se; apoi un altul. După care, se făcu auzit vuietul surd al exploziilor: crucişătoarele îşi dezlănţuiseră bombardamentul. Oamenii priveau în direcţia Wotje, cuprinşi de o mare nervozitate. Deodată, se întoarseră. Auzeau glasurile şi strigătele aviatorilor, de parcă portavionul s-ar fi aflat pe neaşteptate în chiar inima bătăliei aeriene.

Era cu neputinţă de ştiut numele celui care a avut primul ideea de a amplifica recepţia foniei inter-avioane şi de a o branşa la megafoanele aflate la bord. Denumirea invenţiei n-a fost trecută nicăieri. Din punct de vedere psihologic însă, ideea sa este dintre cele mai grozave ce s-au ivit în timpul celui de-al doilea război mondial. Luptele aeriene aveau să se desfăşoare uneori la mare distanţă de portavion, iar echipajul avea totuşi să asiste la ele. Asemenea unor ascultători la radio care îşi iau note pentru reportaje privind întîlniri sportive. Este limpede că audierea unei bătălii aeriene – nu aceea a unei demonstraţii sau a unui simulacru, ci a unei bătălii reale, cu avioane doborîte şi oameni ucişi – este mai dramatică şi mai pasionantă decît aceea a oricărui meci de box sau de fotbal.

În timpul luptei şi uneori în afara acesteia, piloţii comunică între ei prin fonia pe unde scurte. Expunerea amănunţită a disciplinei acestor transmisii din timpul

zborurilor de recunoaştere sau de cercetare s-ar dovedi plicticoasă. Dar este lesne de înţeles că, de îndată ce te afli în văzul inamicul, poţi emite fără nici un inconvenient. În principiu, aviatorii vorbesc între ei folosind un cod. Fiecare avion este identificat printr-un prenume feminin. De pildă: „Allo Agnès, aici Lily. Avion japonez la 280, distanţă trei mii de metri.” În realitate, aviatorii folosesc, în afara codului identificării, un argou special care face ca cele discutate să poată fi înţelese de profani. În focul bătăliei ei dau deoparte orice cod şi se strigă pe nume: „*Get out of my way, Joe, this big baby is mine!* Dă-te la o parte, Joe, bebeluşul ăsta dolofan e pentru mine!... I-am venit de hac măgarului!” Oamenii de pe *Enterprise* auzeau exclamaţiile acestea, precum şi şuierul proiectilelor ce loveau avioanele, trosniturile, exploziile. Audiţia retransmisă era fonia avioanelor angajate în luptă deasupra insulei Kwajalein.

Oamenii de pe puntea superioară auzeau foarte bine. Priveau bombardarea punctului Wotje şi, în acelaşi timp, ascultau cele ce se petreceau la Kwajalein. Cei din compartimentul maşinilor şi din cel al cazanelor auzeau şi ei totul foarte bine. În sala maşinilor unei nave de război aflate pe drum, oamenii nu au mare lucru de făcut, doar să supravegheze cadrane şi nivele, să învîrtă cînd şi cînd un volan. Americanii sînt foarte educaţi din punct de vedere radiofonic, radioul face parte din însăşi viaţa lor. Mecanicii şi maşiniştii ascultau reportajele, fără să-şi dezlipească ochii de la acele indicatoare. Acţiunea aeriană de la Kwajalein a fost urmărită pînă şi în bucătării şi oficii de către ospătari. Rîdeau dezvelindu-şi dinţii albi, ori de cîte ori se înţelegea că un avion japonez fusese doborît, că o navă de-a inamicului fusese lovită; apoi îşi rostogoleau ochii în orbite, cînd piloţii tăceau pentru un timp şi cînd nu se mai auzea decît vuietul luptei. În compartimentele etanşe cele mai îndepărtate existau echipe de intervenţie şi de incendiu, ai căror oameni nu aveau ce face la posturile lor de luptă cîtă vreme nu se ivise nici o avarie; nu aveau nimic de făcut, doar de aşteptat. Adunaţi în grupuri mici prin cabinele lor, la fel de puternic luminate ca şi celulele

condamnaţilor la moarte, avînd pe cap căşti speciale şi îmbrăcaţi cu combinezoanele de azbest care îi făceau să semene cu nişte roboţi, se aşezaseră pe jos, aliniaţi de-a lungul pereţilor şi ascultau, asemenea celor din adîncurile navei, glasurile aviatorilor angajaţi în lupta ce se desfăşura pe deasupra atolilor, la 200 kilometri distanţă.

Am în faţă o fotografie a insulei Wotje, luată dintr-un avion de recunoaştere, la scurtă vreme după începerea bombardamentului, pe cînd în văzduh urcau doar cîteva fuioare de fum. Insula are forma unei banane foarte arcuite. În apa lagunei din găoacea curbei poate fi desluşit debarcaderul. Partea axială a bananei este acoperită de o vegetaţie (cocotieri) ce pare densă. Se disting şi pistele din ciment ale aerodromului. Celelalte instalaţii sînt aproape invizibile. Sinistră trebuie să fi fost viaţa pe atolurile alese de japonezi drept baze. Un furnicar mic, răscolind nisipul şi cimentul, prizonier în albastra imensitate. Atît de mare era la japonezi obsesia spionajului, încît sîntem înclinaţi să credem că nu repatriau niciodată pe muncitorii folosiţi la lucrările din atoli, cel mai adesea coreeni.

Şase vînători de pe *Entreprise* fuseseră trimişi deasupra insulei Wotje, cu misiunea de a atrage asupra lor atenţia duşmanului, în timp ce crucişătoarele urmau să-şi dezlănţuie bombardamentul. Surpriza se vădi totală. Vînătorii ajunseră şi mitraliară opt sau nouă vase de escortă aflate la ancoră în apele lagunei, apoi mitraliară aerodromul. Japonezii fugeau care încotro. Vînătorii trecură de mai multe ori pe deasupra aerodromului mitraliind, în timp ce japonezii erau preocupaţi cu decolarea cîtorva avioane Zero. Tunarii apărării antiaeriene îşi armaseră în sfîrşit bateriile, îndreptîndu-şi ţevile în direcţia voită. Pămîntul li se cutremură sub picioare: era prima salvă a crucişătoarelor. Cele dintîi coloane de fum se înălţară în văzduh. Toate instalaţiile fură strivite, toate navele distruse. Mai tîrziu, în cursul dimineţii, mai sosiră opt avioane Dauntless, cu scopul de a desăvîrşi treaba. Dar nu mai găsiră nimic. „Totuşi bombardară tot ceea ce se mai

afla în picioare pe suprafaţa insulei.” Fuseseră doborîte patru avioane Zero, iar americanii nu pierduseră, deasupra insulei Wotje, nici un om. Bătălia desfăşurată deasupra insulelor Marshall s-a dovedit, în general, uşoară. Nu era încă vorba decît de a bombarda baze japoneze şi nicidecum de a debarca. Iată desfăşurarea aproximativă a operaţie, văzută sau mai degrabă auzită de punctul de comandă al aviaţiei de pe *Enterprise*, cu care comandanţii de escadrile păstrau legătura radio. Raportul exact al comunicărilor lor există, fireşte, dar nu a fost publicat. Dealtfel reprodus ca atare el ar fi prea tehnic şi mai greu de înţeles din pricina codului folosit în desemnarea obiectivelor şi a atacatorilor. Enumerarea de mai jos a fost reconstituită pe baza elementelor cunoscute. Poate părea-va totuşi oarecum abstractă. Este însă necesar să cunoaştem, o dată măcar, un asemenea document, fie şi numai pentru a ne forma o idee, generală oarecum, despre un atac aerian declanşat de pe un portavion. În cazul de faţă o facem chiar uşor, dat fiind că este vorba de o operaţie prea puţin importantă. După aceea va trebui să renunţăm din ce în ce mai mult la aceasta, spre a nu transforma capitolele istorisirii de faţă în diagrame de gară reglementatoare. Dar aspectul problemei există şi nu poate fi lăsat deoparte. Iată deci:

1. – Căpitan de rangul 2 Jim Gray, comandantul escadrilei alcătuită din cinci avioane de vînătoare avînd destinaţia Taroa, raportează că se află deasupra obiectivului. Acesta este mult mai important decît lăsaseră să se prevadă informaţiile. Este o bază aeriană completă, cu rezervoare, cu construcţii mari, cu mai multe piste. Pe aerodrom sînt vizibile 14 bombardiere bimotoare şi 14 avioane de vînătoare. Escadrila începe să-şi largheze bombele a 100 livre, în ciuda atacului unei patrule japoneze ivită dinspre mare. Gray doboară două avioane Zero. Alte avioane inamice sînt nimicite la sol.

2. – 6,45. Gray către *Enterprise*: „Se vede crucişătorul *Chester*. Avionul său de observaţie ni se alătură. Nici o veste de la formaţia de 46 avioane destinate atolului Kwajalein.

3. – Escadrila celor 6 avioane de vînătoare fără bombe soseşte deasupra insulei Wotje şi mitraliază.

4. – 6,58. Căpitanul de rangul 2 Howard L. Young, comandantul formaţiei de 46 de avioane, raportează: Formaţia s-a scindat în două pe cînd se apropia de atolul Kwajalein, cele 36 Dauntless se îndreaptă spre insula Roi (la nordul acestui atol). Cele 9 Douglas (torpiloare armate cu bombe) se află acum deasupra insulei Kwajalein (la sudul atolului, la o distanţă de 100 kilometri de Roi). Obiectivul este foarte important. La ancoră: 2 crucişătoare, 1 distrugător, 2 hidroavioane, 3 petroliere, 5 submarine amarate la nava lor de alimentare, un pachebot mare transformat în transportor de trupe, mai multe cargouri. Cele 9 Douglas încep să bombardeze.

5. – 7. Cele 37 Dauntless atacă Roi. Din nefericire, prima oară au trecut pe deasupra obiectivului lor, fără să-l recunoască (ceaţă) şi au trebuit să facă stînga-mprejur. Astfel japonezii au cîştigat cîteva minute, timp în care avioanele lor de vînătoare au putut decola. Căpitanul de rangul 2 Hallsted Hopping, comandantul grupului, a fost doborît. Ceilalţi aviatori atacă aerodromul din Roi bombardînd „în glisadă”, în timp ce apărarea antiaeriană trage. Mai multe bombardiere japoneze sînt pe loc distruse la sol; altele îşi iau zborul.

6. – Căpitanul de rangul 2 Howard L. Young (aflat deasupra insulei Kwajalein) către maiorul William R. Hollingworth (deasupra lui Roi): „Luaţi cu voi 18 Dauntless-uri şi veniţi aici.”

7. – Formidabilă explozie pe Roi: un stoc de muniţii sare în aer, dispărînd cu totul şi pustiind cele din jur. Escadrila Hollingworth se detaşează spre insula Kwajalein.

8. – Atacatorii lui Roi se întorc spre *Enterprise*, după ce şi-au îndeplinit misiunea; sînt urmăriţi de vînătoarea japoneză. Un Zero şi două bombardiere japoneze sînt doborîte. În insula Roi, ard rezervoarele de benzină, postul de radio este distrus, precum şi majoritatea instalaţiilor.

9. – Este aproape 7,10, Howard L. Young către *Enterprise*. „Obiective convenabile pentru bombe grele în

rada Kwajalein”.

10. – 7,11. Avioanele Douglas care au atacat Kwajalein se întorc spre *Enterprise*, după ce au distrus, în treisprezece minute: 9 cargouri, 2 hidroavioane cvadrimotoare, precum şi instalaţii de pe ţărm.

11. – 7,13. Vînătorii care au bombardat Taroa nu mai au benzină şi se întorc spre *Enterprise*.

12. – 7,15. A început bombardarea insulei Taroa de către crucişătorul *Chester*. Vînătorii care au bombardat Wotje se întorc spre *Enterprise*.

13. – 7,19. Cele 18 Dauntless comandate de Hollingworth (venind dinspre Roi) au sosit deasupra insulei Kwajalein. Bombardează în picaj. Apărare antiaeriană intensă, dar puţin eficace. Unul dintre crucişătoarele japoneze (crucişător nou, uşor, antiaerian) este lovit de 2 bombe a 500 livre. Unul dintre submarine, lovit, se scufundă atît de repede, încît aproape că trage după el şi nava sa alimentatoare, de care era amarat. Un alt submarin explodează. Distrugătorul se frînge în două şi se scufundă. Pachebotul cel mare ia foc.

14. – Ca urmare la mesajul lui Young („Obiective convenabile pentru bombe grele în rada Kwajalein”), Halsey ordonă decolarea a 9 Douglas-uri (torpiloare), armat fiecare nu cu bombe grele, ci cu cîte o torpilă. Avioanele acestea se înalţă imediat şi sînt comandate de maiorul Lance W. Massey.

15. – Este aproape 7,30. Se încheie bombardarea atolului Kwajalein de către escadrila Hollingworth. Avioanele pun capul pe *Enterprise*.

16. – 7,40. Se încheie bombardarea insulei Taroa de către crucişătorul *Chester*.

17. – 8,20. Cele 9 avioane-torpiloare (escadrila Massey) sosesc deasupra atolului Kwajalein. Atacă la mică înălţime, contraatacate de vînătoarea japoneză. Massey ordonă ca trei avioane să se năpustească asupra crucişătorului uşor japonez care se îndreaptă spre şenal. Celelalte 6 zigzaghează, îşi lansează torpilele şi pleacă. Rezultatele obţinute la Kwajalein: 2 submarine şi 1 distrugător

scufundate, 1 crucişător grav avariat, 1 transportor greu (pachebot) făcut inutilizabil, 3 petroliere mari distruse, precum şi mai multe cargouri şi 2 transportoare mici, 2 hidroavioane mari nimicite. La sol, 3 impacturi cu bombe a 500 livre asupra magaziilor şi instalaţiilor.

18. – Un grup de 9 Dauntless decolează de pe *Enterprise* cu destinaţia Taroa.

19. – Escadrila lui Hollingworth (venind din Kwajalein) trece pe deasupra insulei Taroa unde îl găseşte pe inamic fără apărare, întrucît japonezii socoteau atacul terminat. Avioanele acestea bombardează în picaj, distrugînd avioane la sol, rezervoare de combustibil şi numeroase instalaţii. Explodează un stoc de benzină. Escadrila Hollingworth se întoarce înapoi pe *Enterprise*.

20. – 8,52. Crucişătoarele *Northampton* şi *Salt Lake City* desăvîrşesc bombardarea insulei Wotje.

21. – Grupul celor 9 Dauntless (a se vedea punctul 18) se întoarce spre *Enterprise*, după ce a supus insula Taroa unui al treilea bombardament aerian.

22. – Mai tîrziu. Opt Dauntless se duc să desăvîrşească distrugerea instalaţiilor din Wotje.

Nimic nu-l poate împiedica acum pe cititor să se dăruie unui slab efort de imaginaţie, spre a-şi reprezenta fiecare dintre acţiunile individuale. Sumedenie de istorisiri de-ale piloţilor de pe bombardiere au fost publicate; au fost date şi filme turnate la bordul avioanelor; se pot vedea exploziile ce se nasc în punctele de cădere, asemenea unor gheizere de pămînt, de foc şi fum. În afară de goana-i meteorică şi de gloanţele trasoare ale avioanelor care îl atacă, pilotul nu mai vede nimic altceva. Ori de cîte ori se lasă asupra unui obiectiv, pilotul bombardierului în picaj vede cum pămîntul (sau suprafaţa mării) se cască ori îi vine în întîmpinare cu o viteză nebunească, legănîndu-se uşor; iar în clipa „cabrării” [1] nu mai vede nimic: mitraliorul din spate observă efectul bombei. Echipajele avioanelor-torpiloare sînt cele care, de

[1] În principiu, în aviaţie, orice manevră de picaj se compune din coborîrea (picarea) propriu-zisă şi reluarea înălţimii, aceasta denumindu-se şi „cabraj” (n.t.)

fapt, rămîn cel mai mult în chiar miezul celor mai înviforate situaţii. Aparatele lor sînt încete şi sînt nevoite să-şi lanseze torpilele în zbor orizontal, la foarte mică înălţime. Adesea pot desluşi foarte limpede tunurile navelor ţintindu-i. În mod firesc, ele nu acţionează decît sub protecţia unei escorte de avioane de vînătoare. În clipa în care Halsey ordonă decolarea a 9 avioane-torpiloare spre Kwajalein, fără a mai adăuga nimic altceva, chipurile mai multor ofiţeri se posomorîră. Din fericire avioanele-torpiloare atacate manevrară bine şi norocul le surîse. Vînătorii japonezi din Kwajalein nu erau la înălţimea campionilor care atacaseră Pearl Harbor. Toate avioanele-torpiloare se întoarseră la bază, cîteva dintre ele cu avarii. Americanii au pierdut cu totul 5 avioane în atacul asupra insulelor Marshall, număr în care se include şi avionul de vînătoare care s-a prăbuşit în mare la decolare. Au fost ucişi 11 aviatori, iar răniţi 4. În timpul bombardării insulei Taroa, crucişătorul *Chester*, atacat în mai multe rînduri de bombardamente în picaj, fu lovit de o bombă; au rezultat 8 morţi şi 34 de răniţi.

Între timp gruparea operaţională nr. 2 (Fletcher) opera separat. Japonezii i-au opus mai puţină rezistenţă decît natura. În timp ce se aflau la jumătatea drumului spre obiectivele lor, avioanele de pe *Yorktown* fură surprinse de o vijelie zăludă – întunecat sîmbure de furtună, zebrat de fulgere, spărgîndu-se în şuvoiuri de ploaie. Formaţia se împărţi în secţii care păstrară, cu chiu cu vai, legătura între ele. Toată lumea se regăsi apoi, într-o clipă de înseninare. Dar o nouă furtună, mai puternică decît prima, îi întîmpină înainte de Jaluit. Adesea, în zona din preajma ecuatorului, cerul este presărat de furtuni nu prea întinse, aflate într-un veşnic du-te-vino. Avioanele de pe *Yorktown* se pomeniră din nou dispersate. Unele zburau la 15 metri, la rasul valurilor; altele în inima acelei mase furtunoase, în pilotaj fără vizibilitate. Şase avioane-torpiloare nu s-au mai întors niciodată. Atolurile au fost în sfîrşit atinse şi devastate, potrivit programului. Obiectivele atacate nu s-au relevat, nici pe departe, la fel de interesante ca cele desemnate avioanelor de pe *Enterprise*.

Toată dimineaţa *Enterprise* navigase prin preajma insulei Wotje. La ora 12 crucişătoarele şi distrugătoarele reveniră la portavion, astfel că gruparea operaţională puse capul pe Pearl Harbor. La bordul *Enterprise*-ului oamenii încercau un simţământ de victorie uşoară şi de impunitate.

La ora 13, un grup de 5 bombardiere japoneze, în formaţie de V, ieşi dintr-un nor, la 2 000 metri prova-tribord. Apărarea antiaeriană de pe toate navele începu să tune. O formidabilă piramidă de proiectile ţîşnea din gruparea operaţională, umplînd cerul. Oamenii de pe *Enterprise* erau stăpîniţi de impresia că cei cinci japonezi aveau să se prefacă pe loc în pulbere. Dar ei îşi vedeau de drum, fără să le pese de nimic. Răsbubuiturile artileriei se dovedeau nefolositoare. În vîltoarea adevăratei lupte tunarii uitau regulile tragerii asupra unor ţinte remorcate. Vînătorii din acoperirea aeriană nu puteau ieşi întru întîmpinarea inamicului, din cauza antiaerienei propriei lor flote. Puntea *Enterprise*-ului *se* înclină: portavionul manevra pentru a naviga în zigzag, iar navele escortoare făceau acelaşi lucru. Oamenii desluşiră zgomotul motoarelor japoneze, văzură bombele spintecînd văzduhul, asemenea unor baloane scînteietoare. Jerbe de patruzeci şi cinci de metri ţîşniră jur împrejurul *Enterprise*-ului.

Din fericire, cele cincisprezece bombe căzuseră toate în mare. Schijele cele mai apropiate răniră de moarte un maistru timonier şi sparseră o conductă de benzină, provocînd un început de incendiu. Oameni îmbrăcaţi în combinezoane de azbest alergau pe punte.

După ce avioanele japoneze lansară bombele, trecură chiar pe deasupra portavionului, la 500 de metri. Deodată, cel care zbura în capul formaţiei viră la stînga, apoi descrise un S, trecînd iarăşi pe deasupra navei şi se întoarse pe la spate plonjînd, cu toate mitralierele sale scuipînd foc. Creştea cu o iuţeală înfiorătoare, dispreţuind rafalele care îl loveau, căzînd, fără doar şi poate, ca o piatră. Cuiva îi trecu prin minte să-i privească, preţ de o clipită, pe cei care vedeau bolidul venind: feţele tuturor exprimau încremenirea. Fiecare îşi spunea: „e un avion-sinucigaş”.

Despre „avioanele-sinucigaşe”, a căror legendă se răspîndise încă de la începutul ostilităţilor, vom mai avea prilejul să vorbim. Ele au fiinţat cu adevărat, dar numai către sfîrşitul războiului. Atunci au existat ca atare, adică decolau ştiind foarte bine că nu se vor mai întoarce, că piloţii lor aveau să se facă una cu obiectivul, dimpreună cu aparatul încărcat de material exploziv. Piloţii aceştia se aflau grupaţi în escadrile speciale. La începutul războiului, nu au existat asemenea escadrile în aviaţia japoneză. Dar se întîmpla ca unii piloţi să hotărască de la sine transformarea atacului lor în „atac-sinucigaş”, fie că, răniţi fiind, sau văzîndu-şi avionul lovit, înţelegeau că nu se puteau înapoia la bază, fie din simpla dorinţă fanatică de a-şi lovi cu orice preţ obiectivul.

Avionul japonez cădea ca o piatră spre puntea *Enterprise* -ului. În clipa în care urma să atingă puntea pupa, oamenii îl văzură aplecîndu-se pe o parte, în timp ce fuselajul îi era ciuruit de proiectile. Lovi pieziş puntea, stîrnind un vacarm de metal frînt; bucăţi din el zburară prin aer; tăiat în două, cu o aripă smulsă, avionul japonez lunecă peste bord, răspîndind pe punte un şuvoi de benzină; căzu în mare şi pieri. Murray, comandantul *Enterprise*-ului, schimbase brusc de direcţie, cu puţin înainte ca bolidul să fi atins puntea pupa, evitînd astfel ciocnirea directă; în acelaşi timp un mecanic, care sărise pe scaunul din coada unuia dintre avioanele parcate pe punte, trăgea de nacelă, spre a ucide pilotul (mort probabil). Glisînd spre pupa, avionul japonez smulse fuselajul unui avion american aflat în ultimul rînd. Alte pagube nu au mai fost, nici măcar vreun incendiu. Dar emoţia fusese puternică. La o bună bucată de timp după dispariţia japonezilor, nişte tunari se apucară să tragă cu furie, părîndu-li-se că au zărit ceva…

Gruparea operaţională îşi continua drumul. Către ora 14 un hidroavion japonez cu flotoare zvîcni pe neaşteptate din nori, destul de departe. Fu doborît de vînătorii aviaţiei de acoperire aeriană, înainte de a se fi putut apropia de nave. Totul redeveni calm. Gruparea operaţională se îndrepta

spre Pearl Harbor cu 25 de noduri. Umbra navelor alerga pe faţa lucitoare a mării, în timp ce soarele cobora la asfinţit. În clipa aceea veghea de pe puntea superioară semnală două bombardiere mari japoneze, spre pupa, la 5 000 metri. Din nou oamenii se simţiră încordaţi.

Piesele de artilerie erau îndreptate spre japonezi, dar se menţineau în afara razei de bătaie. Manevrau în aşa fel încît să treacă mai întîi în soare. Apoi începură să se apropie, intrînd cu repeziciune dintr-un nor într-altul. Oamenii de pe *Enterprise* văzură limpede că patrula de acoperire ţinea să intercepteze pe cei doi japonezi şi că nu izbutea. Erau două bombardiere mari rapide. Se îndreptau spre gruparea operaţională cu anume siguranţă şi, cu deosebire, asupra *Enterprise*-ului. Bubuitul antiaerienei izbucni la fel de ineficace ca mai înainte. Comandantul patrulei, care încercase zadarnic să-i intercepteze pe japonezi, avu atunci ideea să regleze tirul navelor, indicîndu-le rectificările prin radio: „Scurt... Prea sus, 90 de metri... Aşa e bine... Aşa e bine... Lovit !” Cele două avioane se apropiau într-una. Din coada unuia se prelinse o trenă de fum, care nu părăsi de fel siajul avionului prieten. Fiecare dintre cele două bombardiere lansă cîte două bombe care căzură foarte departe; apoi urcară din nou spre nori. Antiaeriana primi ordin să înceteze focul. Pe deasupra norilor patrula se realcătuise în formaţie şi îi ataca pe japonezi. Oamenii de pe *Enterprise* îi vedeau pe vînători intrînd şi ieşind din nori, cuprinşi de neastîmpăr ca nişte viespi. Deodată, auziră glasurile piloţilor: fonia interavioane fusese conectată la difuzoare. Aviatorii îşi comunicau direcţiile, li se auzeau strigătele întărîtate, precum şi ţăcănitul mitralierelor. Japonezul cel lovit fu văzut ieşind din nori; tot mai trăgea după el eşarfa aceea de fum, mai densă şi mai neagră, asemenea unui animal rănit care îşi tîrăşte măruntaiele. Nu avea să ajungă departe, asta era limpede; vînătorii îi şi dădeau pace. Celălalt se apăra, pesemne singur. Rafalele mitralierelor se îndeseau tot mai mult. Se auzi apoi mugetul unui avion în picaj, o rafală în toată legea, urmată imediat de glasul fericit al maiorului

C.W. McClusky: „Bingo !” Cei de pe *Enterprise* văzură atunci cum coboară încetişor din cumuluşi – aşa li se părea – o ploaie de sfărîmături de avion, dintre care unele se roteau; mai avură timp să vadă căzînd cîteva obiecte alungite, nerotitoare, ce puteau fi pe deplin recunoscute: trupurile aviatorilor japonezi.

Soarele scăpătase în zare. La puţin timp după aceea *Enterprise* îşi adună avioanele. Gruparea operaţională se înapoie la Pearl Harbor în ziua de 4 februarie. Un comunicat vestise mai înainte succesul. Soldaţii care, cu o lună în urmă, îi cam înjuraseră pe marinarii absenţi în clipa atacului, îi aclamau acum de pe acoperişurile cazematelor. La dana de acostare a insulei Ford, sute de braţe, încă înfăşurate în pansamente, se agitau pentru a ura bunvenit portavionului. Presa exploată la maximum succesul obţinut în acel prim raid. Opinia americană avea nevoie de încurajare.

După ce invadaseră Malaezia, japonezii porniseră să se răspîndească în insulele Borneo, Noua Guinee, Solomon, tăindu-şi drum drept spre Australia. Comandamentul american hotărî să atace atolul de doi kilometri pătraţi denumit Wake. Tot o diversiune, un balsam uşor pentru opinia publică descumpănită. La 11 februarie Halsey fu înştiinţat că avea să răspundă de raidul acesta. În ziua de 21 îşi publică ordinul de operaţii. Gruparea sa operaţională, care între timp făcuse exerciţii de tir, puse prova pe Wake. Atacul avu loc în zorii zilei de 24. Nu ar fi prea multe lucruri de spus în afară de faptul că decolarea avioanelor se dovedi deosebit de trudnică. Vălurile nopţii nu se risipiseră încă deplin. *Enterprise* spinteca talazurile cu toată viteza, împotrivindu-se unui vînt de răsărit, tare furios şi încărcat de ploaie. Prin învîrtire, elicele stîrneau nori de vapori umezi, care îi orbeau pe piloţi, iscînd în faţa fiecărui aparat un disc irizat şi strălucitor ca oglinda, peste care se reflectau flăcările albastre ale ţevilor de eşapament. A-ţi lua zborul în asemenea condiţii era aproape cu neputinţă. Dar timpul îi gonea din urmă, căci crucişătoarele care trebuiau

să bombardeze Wake aveau ordin să aştepte explozia primelor bombe pentru a deschide focul. Cîteva bombardiere decolară în pofida greutăţilor. Un avion se răsturnă peste bord. A fost nevoie de aprinderea proiectoarelor de pe distrugătoare, pentru a găsi echipajul. Pilotul fu pescuit, dar mitraliorul se înecă. În timpul acesta, avioanele care decolaseră făceau viraje pe deasupra navei, fără să vadă nimic, în primejdie să se ciocnească în fiece clipă, dacă ar fi încercat să intre în formaţie. Clocotitorul Halsey se văzu nevoit să amîne cu treizeci de minute plecarea.

Văzînd că nu soseşte nimic şi temîndu-se să nu fie descoperite, crucişătoarele deschiseră foc, fără să mai aştepte. Întrucît vizibilitatea se mai ameliorase, avioanele putură decola. Cînd piloţii descoperiră insula Wake, putură desluşi flăcările şi fumul produse de explozia proiectilelor. În văzduh, nici vorbă de vînătoare japoneză, iar apărarea antiaeriană se dovedea slabă şi ineficace. Atolul, nu demult atît de aprig apărat împotriva japonezilor, fu martirizat cu bombe vreme de patruzeci de minute.

Aţîţat, dornic să-şi îmbogăţească palmaresul raidurilor de îmbărbătare, comandamentul ordonă atacarea insulei Marcus. Halsey primi ordinul în timp ce, întorcîndu-se de la Wake, se îndrepta spre Pearl Harbor. Vestea noii destinaţii stîrni oarecare vîlvă la bord. Marcus – insuliţă cu o circumferinţă de 8 kilometri – se afla la 700 mile nord-vest de Wake şi doar la 975 mile de Japonia. Nu era o cucerire japoneză recentă, dar un teritoriu japonez (începînd din 1880), cu nume japonez: Minami Tori Jima, ceea ce înseamnă: Insula păsărilor de la miază-zi. Serviciul de informaţii american zicea că era înzestrată cu un aerodrom, cu un post de radio şi cu o staţie meteorologică importantă pentru japonezi. Operaţia împotriva insulei Marcus avu loc înainte de zorii zilei de 4 martie. Avioanele – 31 de bombardament, 6 de vînătoare – decolară la 125 mile distanţă de ţintă, sub scalda razelor lunii. „Pe insula păsărilor de la miază-zi toţi japonezii dormeau adînc”, au povestit gazetarii. Oricum, personalul antiaerianei nu se

afla la posturi, ceea ce nu era de mirare, dată fiind poziţia insulei Marcus. Fură lansate mai multe bombe, astfel că nişte rezervoare luară foc înainte ca artileria antiaeriană să-şi fi început tirul. Nici urmă de vînătoare japoneză. Postul de radio transmitea de zor, alarmînd capitala Japoniei. O bombă îi curmă piuitul. La ora 7,05, misiunea fiind îndeplinită, comandantul expediţiei îşi regrupă avioanele. „Aici Dale, răspunse un glas. Avionul meu a luat foc. Mă duc să aterizez în răsăritul insulei, dar totul este în ordine.” Într-adevăr, un avion cobora, şomoiog de flăcări şi fum. Locotenentul Best îl urmări şi începu să facă viraje pe deasupra lui cînd atinse faţa mării. Best îl văzu pe locotenentul Hart Dale Hilton şi pe mitraliorul său Jack Leaming ieşind cu mare grabă din avion şi sărind pe pluta lor de salvare de un galben aprins. Ce puteau face ? Doar să agite în direcţia lor braţe prietene, însă neputincioase. Hilton şi Leaming îşi înălţară capetele spre camarazii lor şi desluşiră gestul acela optimist făcut cu degetul mare. Apoi începură să vîslească vîrtos, pentru a se depărta cît mai mult de Marcus. Cel mai apropiat pămînt prieten se afla la 2 400 kilometri.

Insulele Marshall şi Gilbert, Wake şi Marcus: la urma urmei, comandamentul american reedita, la o scară minusculă, Pearl Harbor. Expediţia următoare a dovedit, mai mult decît cele dinainte, arzătoarea dorinţă de a ridica moralul poporului. Întreaga ei desfăşurare constituie un soi de roman poliţist.

În cursul lunii februarie, în unităţile de bombardament din aviaţia armatei s-a primit o circulară: era nevoie de piloţi „voluntari pentru o misiune primejdioasă”. Dintre numeroşii candidaţi, ceva mai mulţi de o sută îşi văzură reţinute numele. Îndrumaţi spre un aerodrom din Florida, ei se pomeniră în faţa unui pilot de la marină, a locotenentului Henry L. Miller, pe care comandantul bazei li-l prezentă astfel: „Iată-l pe instructorul dumneavoastră. Ascultaţi-l în toate şi nu încercaţi niciodată să înţelegeţi.”

Miller îşi învăţă mai întîi elevii să aterizeze încet, rulînd cît mai puţin posibil. Instruirea aceasta consumă cîteva zile. Avionul North American B.25, clasificat printre bombardierele uşoare [1], cîntărea unsprezece tone în zbor. Cînd, pentru prima oară, Miller le-a arătat piloţilor porţiunea la a cărei extremitate trebuiau să se înalţe, oamenii au spus: „Este cu neputinţă”. Şi totuşi au izbutit. Instructorul îi duse apoi pe alt aerodrom. Acolo văzură trase pe ciment nişte linii albe ce îngrădeau un spaţiu, lucru care de data aceasta li se păru de-a dreptul ridicol. „Totuşi acesta este locul care trebuie să ne ajungă acum pentru decolare şi aterizare, spuse Miller. Nu vă descurajaţi”. Iar comandantul aerodromului adăugă: „Şi, mai ales, nu încercaţi să înţelegeţi, nu încercaţi să pomeniţi cuiva despre liniile acestea trase pe ciment.” Iarăşi antrenamente, asemănătoare cu cele la care sînt supuse animalele unui circ. Piloţii reuşiră să-şi înalţe avioanele lor B.25, bine încărcate, cu mai puţin de 100 km pe oră (în loc de 145, cum se întîmpla înainte de dresaj) şi fără să ruleze dincolo de spaţiul trasat, de trei ori mai scurt decît cursa normală. Instructorul îi felicită şi le ceru să păstreze pe mai departe secretul. Se prea poate ca piloţii să fi început să mai afle cîte ceva, măcar în privinţa scopului imediat al instruirii lor, astfel încît să nu fie peste măsură de uluiţi cînd, la începutul lui aprilie, se văzură ambarcaţi, cu aparatele lor, la bordul portavionului *Hornet*. Căpitanul Marc A. Mitscher, comandantul acestei nave, nu se arătă nici el prea surprins cînd îi văzu: în urmă cu două luni, o decolare „experimentală” a două avioane B.25, pilotate de aviatori ai marinei, avusese loc la bordul lui *Hornet*. Dar scopul exact al misiunii rămase misterios.

Bombardierele B.25 fură instalate pe puntea descotorosită de alte avioane. Aripile bombardierelor din rîndul exterior ajungeau pînă deasupra apei. A doua zi *Hornet* porni spre San Francisco. Escorta sa, alcătuită din crucişătorul greu *Vincennes* şi crucişătorul uşor *Nashville*, îl aştepta în afara portului. Mitscher deschise plicul pecetluit

[1] Era în realitate un bombardier „modern” (n.t.)

care conţinea ordinele superioare. Echipajul de pe *Hornet* auzi în difuzoare semnalul sifliei maistrului-timonier, urmat de formula tradiţională: „Acum, ascultaţi”, apoi glasul lui Mitscher: „Nici nu poate exista misiune mai măreaţă decît cea care ne-a fost încredinţată. *Hornet* trebuie să-l transporte pe colonelul Doolittle şi pe aviatorii săi de-a curmezişul Pacificului, pînă la cîteva sute de mile de coastele japoneze. Acolo, bombardierele armatei îşi vor lua zborul, spre a bombarda Tokio”.

Echipajul izbucni în urale, auzite şi de navele escortoare; acestora mesajul le fu transmis prin mijlocirea proiectoarelor, astfel că noi urale se porniră la bord. Fireşte, oamenii se simţeau entuziasmaţi la gîndul că aveau să bombardeze Tokio. Mitscher îşi ticluise după gustul său proclamaţia; în sinea lui se întreba, fără îndoială, dacă bombardarea Tokio-ului de către şaisprezece avioane – presupunîndu-se că ar fi izbutit – justifica nu numai primejduirea unui portavion nou-nouţ ca *Hornet*, dar şi a portavionului *Enterprise*, ale cărui avioane urmau să asigure recunoaşterea şi acoperirea în tot timpul operaţiei, fără a mai pune la socoteală navele de escortă şi două petroliere. Statele Unite posedau în totul, la vremea aceea, şase portavioane dintre care doar trei sau patru în Pacific. Flota japoneză era de trei ori mai puternică decît flota americană din Pacific. Comandamentul american se văzu dator să justifice operaţia *Hornet-Enterprise* împotriva oraşului Tokio: intimidaţi, japonezii aveau să retragă o parte din avioanele destinate împotriva traiectului vital Statele Unite–Australia, pentru a le consacra apărării teritoriului ameninţat. Nici Mitscher, nici majoritatea ofiţerilor de marină nu credeau lucrul acesta. Era vorba, desigur, de un nou raid de încurajare morală. Dar vinul fusese tras, trebuia băut.

Enterprise ridicase ancora la Pearl Plarbor, dimpreună cu escorta sa, la 1 aprilie, pornind spre nord-vest, cu destinaţie necunoscută de către echipaj. Ajunsă la nord de Midway, formaţia începu să navigheze în cercuri, adică: portavioanele puneau succesiv capul pe cele patru puncte

cardinale, în timp ce oamenii, întrebîndu-se care era ţinta, nu-şi ascundeau nemulţumirea. Era frig, ploua, marea se arăta furioasă. Prima distracţie – o realimentare cu combustibil, în plin ocean. Petrolierul de aprovizionare sosi într-o dimineaţă, precum un bun furnizor, însoţit de două distrugătoare. Furtunurile de conexiune fură atîrnate de parîme. Între cele două nave rămăsese un interval de vreo cincisprezece metri, în care valurile se zbuciumau clipocind zgomotos. Difuzoarele de la bord vestiră: „*The smoking-lamp is out*" şi fiecare îşi stinse ţigara. Puţin mai tîrziu, o nouă ştire: *„The smoking-lamp is lit*." Petrolierul se îndepărtă legănîndu-se prin ploaie şi iarăşi începu hora aceea înnebunitoare.

Hornet veni la întîlnire în ziua de 14 aprilie. Cînd dădură cu ochii de avioanele acelea uriaşe, oamenii de pe *Enterprise* rămaseră ca înmărmuriţi. Asemenea aparate nu puteau fi în stare să decoleze cu încărcătură deplină, nici să apunteze. Neîndoios, erau destinate întăririi cine ştie cărei baze. Dar ce bază să fi existat prin locurile acelea ? Concluzia la care se opriră în general observatorii era cea potrivit căreia forţa navală avea să se îndrepte spre Aleutine, iar bombardierele erau destinate „unei baze secrete din Siberia". A doua zi, difuzoarele de pe *Enterprise* anunţară că *Hornet* transporta 16 bombardiere B.25 (toată lumea observase treaba aceasta), dimpreună cu echipajele lor aparţinînd armatei, „însărcinate cu o misiune specială". Pentru ce atîta mister, de vreme ce echipajele sosite din San Francisco se şi aflau la curent ? Astfel au stat lucrurile. În ziua de 17, întreaga grupare operaţională se realimentă cu combustibil, iar în timpul nopţii porni cu toată viteza spre vest. A doua zi Halsey îşi vesti în sfîrşit oamenii că unitatea „va avea prilejul să atace prima Japonia". Alte urale, în timp ce Halsey, pe pasarelă, zîmbea larg. Genul acesta de operaţii era exact ce-i plăcea lui; şi ceea ce i se potrivea.

La bordul portavionului *Hornet*, piloţii Forţelor aeriene

ale armatei îşi continuaseră antrenamentele sub comanda locotenentului Miller. Se mai ocupa de ei şi un alt profesor: maiorul Stephan Jurika, fost adjunct al ataşatului naval american la Tokio. Toată lumea se apleca peste hărţile japoneze, şi peste cele chineze, deoarece comandamentul american nu era într-atît de smintit, încît să ia hotărîrea ca portavioanele să aştepte în apele japoneze întoarcerea avioanelor B.25. Portavioanele trebuiau să facă stînga-mprejur imediat după decolare, iar bombardierele aveau să aterizeze în China – dacă puteau. Planul prevedea următoarele: gruparea urma să înainteze cît mai aproape de coasta estică a insulei Hondo, principală în arhipelagul japonez. Colonelul Doolittle avea să decoleze cel dintîi, în noaptea de 18 spre 19, marcînd cu o singură linie de foc – numai prin folosirea bombelor incendiare – drumul aviatorilor săi deasupra teritoriului japonez; aviatorii trebuiau să decoleze la două ore după plecarea lui. Se prevăzuse ca operaţia să fie nocturnă.

Zorii zilei de 18 se iviră peste o mare cenuşie, învolburată: vîntul sufla în rafale. Gruparea operaţională se găsea încă la 700 mile de farul de la Inubee Saki, aflat în linie dreaptă cu Tokio, cînd crucişătorul *Vincennes* reperă o navă de patrulare japoneză la zece mile în faţă, chiar în drumul lui. Halsey trase nişte blesteme şi ordonă o bruscă schimbare de drum, nădăjduind că totuşi formaţia nu fusese observată. Avioanele de pe *Enterprise* decolară. La întoarcere (în timpul zborului nu a existat nici o comunicare între ei, „interdicţie radio” completă) se raportă că mai multe nave japoneze patrulau prin locurile acelea. Erau nişte vase de pescuit, înarmate, avînd cam treizeci de metri lungime, vizibil înzestrate cu posturi radio. Greu şi-ar fi putut închipui cineva că nici unul dintre ele nu văzuseră avioanele. Ce era de făcut ? Halsey ordonă să se pună prova pe Tokio: fiecare kilometru parcurs de nave dădea bombardierelor posibilitatea să economisească cinci litri de benzină.

Primul mitralior japonez care reperă crucişătorul *Nashville* puse prova pe acesta, trăgînd cu tunu-i minuscul. O salvă a crucişătorului îl încadră; continuă totuşi să înainteze, trăgînd într-una şi iscînd o jerbă groasă, asemenea unui jet de apă dintr-un scuar. Cea de a treia salvă a crucişătorului lovi în plin micul vas, sfîrtecîndu-l. Alte două nave de patrulare fură scufundate cu bombe şi lovituri de tun; patru japonezi supravieţuitori fură salvaţi. Era limpede că gruparea fusese reperată. Deci nu mai avea nici un rost să se aştepte noaptea pentru a lansa avioanele.

Cele două portavioane schimbară semnale cu proiectoarele. La bordul portavionului *Hornet*, colonelul Doolittle coborî de pe pasarelă şi intră în camera de aşteptare unde se aflau piloţii: „Să mergem, dragii mei.” Pe puntea de decolare, mecanicii încărcau la maximum rezervoarele, umpleau rezervoarele suplimentare. În timp ce avioanele B.25 îşi încălzeau motoarele, ofiţerii de pe *Hornet* îşi prinseră decoraţiile japoneze de bombele destinate a cădea peste Tokio. Timpul era într-adevăr mizerabil. De pe *Enterprise* putea fi văzut portavionul *Hornet* cînd cu prova în jos, cînd săltîndu-se pe valurile spumegînde ale mării oţelii.

Cel dintîi îşi luă zborul colonelul Doolittle. Decolarea sa fu o pildă a desăvîrşirii. Se înălţă într-un spaţiu atît de mic, încît avionul său uriaş se ridică de-a curmezişul tribordului asemenea unui lift; după aceea urcă în spirală pe deasupra portavionului. Al doilea se înălţă foarte bine, apoi coborî pînă ce atinse aproape valurile; o tăcere neaşteptată îşi făcu loc pe puntea *Enterprise*-ului, pe care oamenii se adunaseră ciopor, urlînd ca la un meci de fotbal; dar B.-ul 25 se înălţă din nou şi toată lumea îl văzu depărtîndu-se, cîştigînd înălţime prin zvîcniri succesive, „oarecum în felul de a înainta al cangurilor”. Toate avioanele B.25 au decolat fără nici un accident. De îndată ce ultimul părăsi puntea lui *Hornet*, gruparea operaţională se îndreptă spre est, mărind viteza. Bombardiere japoneze adulmecînd escadra puteau fi reperate cam peste tot. Au mai fost scufundate două mici nave de patrulare.

Gruparea operaţională nu avea să fie găsită. Echipajul *Enterprise*-ului începu să asculte la radio, fiecare pentru el, posturile japoneze, calculînd ora probabilă a bombardării Tokio-ului. Unii sperau cu destulă candoare că-l vor auzi pe crainic spunînd: „Capitala noastră a fost bombardată acum cîteva clipe”; sau că, cine ştie, emisiunile vor conteni brusc. Auziră repetarea unei emisiuni de radio Tokio în engleză, difuzată în ajun: „Nu văd în juru-mi decît frumuseţe, pace, cireşi în floare...”, grăia crainicul, proslăvind invulnerabilitatea Japoniei. Dar chiar în clipa în care înregistrarea pe disc repeta cuvintele acestea, avioanele americane soseau în zbor razant asupra oraşului Tokio. Rezultatul raidului avea să fie cunoscut, însă ceva mai tîrziu. Ted W. Lawson, care a pierdut un picior în expediţia aceasta, l-a istorisit în „*Treizeci de secunde deasupra capitalei Tokio*”. Bombardamentul avu loc în plină zi, la ora la care oamenii ies din uzine şi ateliere. Avioanele americane zburară la rasul acoperişurilor; îi vedeau pe japonezi şi pe japoneze alergînd pe străzi. Mai multe obiective „militare şi industriale” au fost lăsate în flăcări. Din cei 80 de oameni care au survolat Japonia, unul a fost ucis, doi au dispărut, opt au fost făcuţi prizonieri; cinci care au aterizat pe pămînt sovietic au fost internaţi acolo, iar şaizeci şi patru, ajunşi în China, s-au înapoiat în Statele Unite după oarecare timp. Raidul a produs un efect moral de netăgăduit. Totuşi al doilea raid împotriva oraşului Tokio nu avea să aibă loc mai devreme de aprilie 1944. Întreprinsă de prea departe, operaţia costa monstruos de mult, şi, mai ales, comporta prea mari riscuri. Primul bombardament asupra oraşului Tokio fu cunoscut în Statele Unite chiar în aceeaşi seară, prin rapoartele aviatorilor care aterizaseră în China (la douăsprezece ore după plecare). Publicul american află despre el în acelaşi moment cu capitularea localităţii Bataan (în apropiere de Manila) survenită la 9 aprilie, dar păstrată „secretă” pînă la data aceea.

Cînd amiralul Ernest J. King a fost numit comandant al marinei americane, s-a îndreptat spre harta Pacificului

aflată în biroul său şi unind cu o linie Midway, Samoa, Fidji şi Brisbane, i-a spus lui Nimitz, comandantul-şef al flotei din Pacific:

„Iată linia pe care trebuie să o păstrăm cu orice preţ. Spun: cu orice preţ.”

Iar la 17 martie 1942 Statele Unite s-au angajat, printr-un acord semnat între Roosevelt şi Churchill, să asigure apărarea întregului Pacific, inclusiv a Australiei şi a Noii Zeelande.

Japonezii nu aveau de apărat cu orice preţ nici o linie. Ceea ce li se întîmpla era destul de extraordinar: succesele obţinute depăşeau previziunile lor cele mai optimiste. Cuceriseră Filipinele, Malaezia şi Indiile olandeze într-un timp înjumătăţit faţă de cel calculat de strategii lor, iar pierderile se dovedeau ridicol de inferioare previziunilor: 23 de nave de război, nu mai mari decît nişte crucişătoare, 67 nave de transport şi de comerţ, cîteva sute de avioane. Avansul acesta asupra programului avu drept urmare o învălmăşire a tuturor planurilor de război. Şefii cei mari elaborară planuri ofensive deosebit de ambiţioase.

III

O VICTORIE A SERVICIULUI DE INFORMAŢII

În ziua de 8 mai 1942, la aproximativ 500 mile nord-est de coasta australiană, un portavion american avariat se îndrepta spre est, pe o vreme noroasă. Puntea superioară era spartă, o deschizătură mare se căsca în ea; în jur, urme

de incendiu; pe puntea inferioară, santinele stăteau în poziţie de drepţi la fiecare din extremităţile şirului de patruzeci de sicrie; infirmeria era ticsită de răniţi. Portavionul acesta se numea *Yorktown*. Părăsea marea Coralilor, unde se desfăşurase prima bătălie navală importantă a războiului din Pacific. În cursul acestei bătălii [1], navele de suprafaţă nu schimbaseră nici măcar o lovitură de tun. Cu acest prilej japonezii au pierdut un portavion şi mai multe transportoare (destinate unei tentative de debarcare pe coasta nordică a Australiei). Americanii pierduseră portavionul *Lexington*, iar *Yorktown* fusese avariat. Iată opera avioanelor americane şi japoneze. Acum, *Yorktown* se întorcea la Pearl Harbor. La bordul său, fiecare se gîndea că nava va rămîne imobilizată acolo destul de multă vreme; poate că avea chiar să fie trimisă în Statele Unite, pentru o revizuire completă.

Dar iată că *Yorktown* s-a întors la Pearl Harbor în ziua de 27 mai şi l-a părăsit la 30, nu pentru a se duce în Statele Unite, ci pentru a se alătura unei forţe navale. Reparaţiile provizorii la care a fost supus au fost executate într-o viteză nemaipomenită într-un şantier naval american. Abia intrase în port, că a şi fost acostat de şalupe încărcate cu echipe de muncitori, luat – cum s-ar zice – cu asalt; nici nu ancorase bine, că zgomotul ciocanelor pneumatice se făcuse atotstăpînitor; el avea să se facă auzit trei zile şi jumătate şi trei nopţi. Echipele de muncitori erau schimbate destul de des, pentru ca ritmul de lucru să nu încetinească nici o clipă. Ultimele macarale şi gabare s-au desprins de portavion abia după ce el însuşi a părăsit dana de acostare. *Yorktown* fusese reparat în suficientă măsură, astfel încît să poată naviga normal şi chiar să lupte.

Între timp, în larg nu avea loc nici o bătălie navală. Nu se zărea nici o forţă navală inamică; peste întregul Pacific coborîse o uimitoare acalmie. Nici americanii nu pregăteau vreo operaţie ofensivă cu scadenţă apropiată. Atunci pentru ce atîta grabă ?

Graba aceasta era urmarea ştirilor obţinute de Serviciul

[1] Portavionul *Enterprise* nu a luat parte la ea (n.a.)

de informaţii american. Într-adevăr, nu fusese zărită nici o forţă navală japoneză, dar comandamentul american ştia că o flotă inamică părăsise Japonia. Ştia oarecum din ce nave era alcătuită şi îi cunoştea cu exactitate obiectivul: Midway.

Desigur că şi nararea bătăliei secrete care a dus la obţinerea acestor informaţii ar fi interesantă, dacă nu chiar şi mai interesantă decît istorisirea bătăliei navale amintite. Din păcate, n-a transpirat nimic sau aproape nimic. Cum puteau fi dobîndite asemenea informaţii ? Prin agenţi americani (sau străini) ascunşi în Japonia ? Nu uşoară le era munca. Prin japonezi trădători ? Dar puteau exista trădători printre samuraii care cunoşteau, instruiţi fiind, secrete militare atît de importante ? Am putea aminti, în treacăt, cît de sărace şi de neavenite se dovedesc a fi istorisirile şi memoriile ce conţin pretinse dezvăluiri ale unor „dedesubturi” ale războiului. Cînd este vorba să fie povestite evenimente ipotetice şi, mai cu seamă, neverificabile, amănuntele nu lipsesc niciodată. Dar dacă operaţia de informare s-a consumat în mod sigur, avînd rezultate confirmate, atunci orice amănunt lipseşte. De fapt agenţii serioşi obţin rar permisiunea de a-şi povesti întîmplările prin ziare; şi apoi, nici nu doresc să o facă, din numeroase motive.

În ceea ce priveşte Midway-ul, atenţia comandamentului fu mai întîi atrasă de faptul că, de la o vreme, informaţiile procurate de submarine şi de avioane semnalau că toate navele japoneze aveau una şi aceeaşi direcţie: Japonia. S-ar fi putut conchide că japonezii îşi concentrau flota în vederea unui atac important. Dar împotriva cărui obiectiv ? Cînd şi cu ce mijloace ? Americanii cunoşteau toate acestea. Cunoaşterea „cheii”, sau descifrarea de către specialişti a radiogramelor japoneze interceptate a fost una dintre metodele folosite. Dar poate numai ea să explice informarea atît de precisă, dată cu atîta certitudine, a comandamentului american ? La 7 iunie, imediat după bătălie, gazetele *Chicago Tribune*, *Washington Times Herald* şi *New York Daily* au publicat

articole în care se afirma că Marina ar fi cunoscut formaţiile escadrelor inamice din ziua în care acestea părăsiseră Japonia. Japonezii au executat, chiar înainte de a ataca Midway-ul, o operaţie de diversiune împotriva bazei Dutch Harbor din Aleutine. Într-atît era de mare siguranţa comandamentului american privind obiectivul real al japonezilor (deşi nici o navă japoneză nu fusese încă semnalată în largul insulei Midway), încît nici una dintre navele americane aflate în drum spre Midway nu a fost întoarsă din drum.

„Bătălia de la Midway a fost o operaţie navală mult prea complicată, pentru a putea fi relatată aici amănunţit, chiar admiţînd că aş fi putut aduna toate elementele ei atît de diverse şi că aş fi autorizat să o fac”, scria în 1942 corespondentul de război american Eugene Burns. Nici o bătălie aeronavală nu poate fi descrisă în toate detaliile ei. Am chiar convingerea că pînă şi cei mai conştiincioşi istorici navali nu vor putea niciodată – fie şi studiind toate documentele existente în arhivele maritime – să istorisească precis, şi de la un capăt la celălalt, bătălia de la Midway. Întîlnim prin documente diferenţe de orare ireductibile, precum şi indicaţii contradictorii asupra cutării mişcări a inamicului sau asupra compoziţiei cutărui grup. Lucrul nu-i de mirare. Să nu uităm că un mare număr de rapoarte au fost făcute de oameni „care nu-l văzuseră pe inamic decît preţ de cîteva secunde, în timp ce-i trecea alături cu 500 kilometri la oră, supus fiind şi focului său”. Pe la un anume grad de intensitate, realitatea unui eveniment (ceea ce istoricii socoteau pînă atunci realitate absolută) începe să scape omului, mai cu seamă dacă evenimentul acesta se desfăşoară în trei dimensiuni, fără a o mai socoti pe cea a timpului. Cu toate acestea, Midway-ul este o bătălie destul de puţin importantă (prin asemuire cu următoarele), astfel că putem să o analizăm în ansamblul ei, cu condiţia de a nu ne lăsa hipnotizaţi de probleme de ordinul minutelor; nici chiar de cele ale jumătăţilor de oră.

Midway este un atol situat, după cum ne-o arată şi numele, în mijlocul Pacificului; la 28 grade latitudine nordică, la 5 500 kilometri de San Francisco, la mai mult de 2 000 kilometri de Hawaii... Din ziua în care japonezii au cucerit insula Wake, americanii s-au apucat să fortifice acest nou post înaintat. Este limpede că nu poţi preschimba un atol într-o fortăreaţă în doar cîteva săptămîni, cînd fiecare proiectil şi fiecare sac de ciment trimise din metropolă trebuie să parcurgă o distanţă mai mare decît cea dintre Paris şi New York. Primele informaţii privind atacul proiectat de japonezi dădu la iveală ideea clară potrivit căreia Midway-ul era pierdut dacă toate forţele americane din Pacific nu-i săreau în ajutor. De unde şi rechemarea avariatului *Yorktown*, repararea lui în mare viteză. Dacă însemnăm, pe harta Pacificului, traiectul parcurs de portavionul acesta începînd cu marea Coralilor, obţinem o linie de două ori curbă, lungă de 5 000 mile marine, adică mai mult de 9 000 kilometri. La 2 iunie 1942, două grupări operaţionale se întîlneau undeva la nord-est de Midway. Contraamiralul Fletcher sosea cu portavionul *Yorktown*, cu 2 crucişătoare grele şi cu 5 distrugătoare; contraamiralul Spruance cu *Enterprise* şi *Hornet*, plus 5 crucişătoare grele, 1 crucişător uşor şi 4 distrugătoare; au fost folosite şi 35 de submarine. Fletcher luă comanda escadrei, Spruance pe cea a portavioanelor. Şi în desfăşurarea ulterioară a războiului, comanda escadrelor americane avea să fie adesea astfel repartizată între doi amirali. Uneori, ordinele superioare precizau că mai putea fi schimbată comanda în timpul cîte unei operaţii, după cum aceasta se dovedea mai mult sau mai puţin navală ori aeriană. Dar respectiva măsură nu s-a arătat a fi întotdeauna nici prea limpede, nici prea fericită. Să nu uităm că la Midway, cel care a avut comanda, potrivit părerii unanime, a fost Spruance. Pe vremea aceea Halsey îşi îngrijea în Statele Unite boala de piele. Spruance avea şaizeci de ani, ca şi Halsey. Dar nu era expansiv, nu înjura; era exact contrariul. Spruance fusese poreclit „maşina omenească”. Impasibilitate, răceală, eficacitate. Toate i se

citeau pe faţă. La opt ani hotărîse că se va face amiral. Nu practica nici un sport, în afară de mersul pe jos.

La Midway, ofiţerii încunoştinţaţi de ameninţarea japoneză, aşteptau nerăbdători sosirea escadrei salvatoare. De bine de rău, apărarea bateriilor de coastă fusese îmbunătăţită; plajele, semănate cu mine antitanc. Singurele avioane de vînătoare existente acolo erau Brewsters 24. Trimiterea altor avioane de vînătoare la Midway fusese socotită cu neputinţă, dat fiind că avioanele acestea nu puteau străbate singure distanţa Hawaii-Midway, iar portavioanele aveau altceva de făcut decît să le transporte. Fuseseră folosite cîteva bombardiere uşoare şi grele ale armatei de uscat. Pe scurt, forţele aeriene reunite la Midway au fost pînă la sfîrşit următoarele: 23 avioane de vînătoare Brewsters şi 34 bombardiere în picaj (Douglas SBD „Dauntless” sau Vought-Sikorsky SBD „Vindicators”), aparţinînd trupelor de marină (constituind un corp extrem de autonom cu tancurile şi aviaţia proprie; vom mai avea prilejul să pomenim despre ele); 6 avioane torpiloare moderne TBF Curtiss Avenger (descrise mai înainte); 4 B.26 Martin ale armatei de uscat, bombardiere medii de 12 tone; 17 B.17 Boeing, denumite „Fortăreţe Zburătoare”, cîntărind aproximativ 20 de tone în zbor şi avînd o rază de acţiune de 5 000 kilometri; în sfîrşit, 30 de hidroavioane mari, cu cocă PBY „Catalinas”, botezate astfel de piloţi, ceea ce însemna, prin contractare, cam următoarele: Serviciu – al – abonaţilor – care pleacă – cu – hidroavionul şi se întorc – cu – plute – din – cauciuc; măsură, deci, a invulnerabilităţii lor.

De mai multe ori pe zi îşi luau zborul spre Midway patrule de cercetare. Serviciul de Informaţii anunţase o flotă japoneză cuprinzînd 4 portavioane, 4 cuirasate, 7 crucişătoare şi 22 distrugătoare. Nu se vedea nimic. Era senin; doar la 300 mile nord-vest de Midway exista un „sistem” noros. Zilele se scurgeau, iar patrulele nu descopereau nimic, doar suprafaţa pustie a mării.

Privită dintr-un avion ce zboară la mare înălţime, marea se aseamănă cu o pardosea acoperită cu ciment. Pare la fel

de netedă, de încremenită. În dimineaţa zilei de 3 iunie, aspirantul Reid care pilota un PBY, la 700 mile sud-vest de Midway, desluşi pe întinderea nemişcată o linie de obiecte negre minuscule, nu mai mari decît furnicile, părelnic nemişcate şi ele, lipite parcă de ciment. Trimise pe dată un mesaj. Potrivit împrejurărilor, piloţii de recunoaştere fie că respectau „interdicţia-radio" (astfel încît inamicul să nu ştie că a fost reperat) şi se întorceau la bază, să raporteze, fie că trimiteau îndată un mesaj. Piloţii de pe PBY recurgeau aproape întotdeauna la mesaj, socotind că prea le sînt slabe speranţele de a se întoarce normal. Odată, unul dintre ei, după ce reperase inamicul şi îi semnalase poziţia, încheiase astfel: „Rog să-i vestiţi pe ai mei".

Forţa navală descoperită de Reid cuprindea crucişătoare, nave de transport şi distrugătoare, în total unsprezece nave. Nici un portavion. La puţin timp după recepţionarea mesajului, 9 avioane B.17 („Fortăreţe Zburătoare") decolară din Midway. Ajunseră deasupra formaţiei japoneze spre sfîrşitul după-amiezii cînd ea se mai afla la aproape o mie kilometri de Midway. În văzduh, nici un avion inamic: japonezii nu-şi închipuiseră, pesemne, că vor fi atacaţi atît de departe în larg. Piloţii americani nu se mai întîlniseră cu focul. Îşi lansară bombele şi obţinură mai multe impacturi. La întoarcere erau încredinţaţi că loviseră cel puţin două cuirasate. Ofiţerii de marină care le puseră întrebări înţeleseră că un crucişător şi o navă de transport fuseseră oarecum incendiate, iar alte nave uşor avariate. Era cert că japonezii îşi continuau drumul spre Midway.

Între Midway şi Pearl Harbor teleimprimatorul funcţiona. Amiralul Nimitz, comandantul-şef al forţelor din Pacific, urmărea din biroul său înaintarea formaţiei japoneze. Nu putea fi vorba decît de o parte a flotei anunţate. Unde erau portavioanele şi cuirasatele ? Celelalte patrule de cercetare din ziua aceea nu mai descoperiră nimic. Nimitz privea pe hartă poziţia celor două grupări operaţionale americane, la nord-est de Midway. Era încă mult prea departe pentru a-şi putea lansa cu folos avioanele. La ora aceea doar avioanele din Midway ar fi putut ieşi în întîmpinarea formaţiei

japoneze descoperite. Ori, aceasta se găsea încă în afara razei de acţiune a bombardierelor în picaj şi a avioanelor torpiloare ale marinei. Cobora înserarea. Piloţii de pe bombardierele armatei nu aveau suficientă experienţă, astfel încît să poată opera noaptea deasupra mării. Rezistau doar hidroavioane mari, cu cocă, acele PBY „Catalinas”. Comandantul forţelor aeriene din Midway hotărî să le folosească – erau cele mai încete, cele mai vulnerabile. Întunericul avea să le ocrotească, decise el. Fiecare dintre ele aveau să transporte o torpilă.

PBY-urile patrulaseră toată ziua. Fură căutate cele în stare să plece imediat: erau în număr de patru. Li s-a făcut pe dată plinul. Dintre numeroşii voluntari înscrişi pentru misiunea aceea de noapte au fost aleşi aviatorii cei mai puţin osteniţi. La cîteva clipe după aceea apărătorii Midway-ului desluşiră în noapte sforăitul celor patru balene greoaie care, înainte de a decola, stîrneau valuri în apele lagunei. Luna îşi vărsa lumina din cerul împestriţat cu nori cumulus. Faţa oceanului era foarte calmă. Nici un alt zgomot în afară de torsul celor patru hidroavioane mari ce se îndepărtau; zgomotul se topi curînd în zări.

Expediţia nocturnă înainta încet deasupra mării. Îmbăiată de lună, faţa apelor părea şi mai netedă, şi mai neclintită decît ziua: pietrificată, moartă precum vastele cîmpii lunare. În carlingi oamenii se păstrau tăcuţi. Fiecare „Catalinas” transporta şapte oameni. Grupul era comandat de locotenentul William Richard.

La ora 1,20 observatorul de la bordul avionului său telefonă lui Richard: „Obiectiv reperat”. Richard văzu pe dată navele: două lungi coloane de nave negre destul de mari, înconjurate de altele mai mici; li se desluşea siajul, legat de fiecare pupă, asemenea unor cozi rigide. Richard luă întîi înălţime şi descrise un cerc, spre a verifica dacă formaţia sa era întreagă. Nu văzu în spatele său decît un singur hidroavion. Timp de cîteva minute el patrulă astfel, în speranţa că le va vedea sosind şi pe celelalte; tovarăşul masiv şi întunecat îl urma, supus. Nemaivrînd să aştepte, Richard se îndreptă spre spatele uneia dintre coloanele

japoneze, apoi coborî în zbor planat spre nava ce i se părea a fi cea mai mare, cea mai răsăritä pe apă. O clipă îl fulgeră gîndul că poate era un portavion venit din urmă. Dar nu. Nava se găsi chiar în faţa hidroavionului, abia cu puţin sub el, deplin luminată de razele lunii. Se apropia cu toată viteza. Era un cargou. Suprastructura lui îţi dădea impresia de ceva îngrămădit, frămîntat, bizar, ca forma tuturor navelor japoneze; dar era, pur şi simplu, un cargou. Richard desluşi pe punte panourile calelor; şi pe oameni i-ar fi putut vedea, dacă ei s-ar fi arătat. Liniile gloanţelor trasoare ţîşneau din faţă şi din spate, sosind graţioase întru întîmpinarea hidroavionului, mereu la fel de încet, contopindu-se, parcă, cu traiectoriile pornite de pe alte nave. Toate acestea Richard le cuprindea în imaginea globală şi instantanee a aviatorului. Coşul cargoului fumega domol, ca în timpuri de pace. Dar lăuntrurile lui trebuie să fi fost tixite de omuleţi galbeni grăind într-o limbă de neînţeles. Se aflau la 4 000 kilometri de Japonia, iar Richard şi tovarăşii săi la 6 000 de San Francisco. Richard îşi lansă torpila. Imediat după aceea viră pe aripă şi se înălţă descriind curbe. Pilotul secund şi mitraliorul zăriră flăcări şi o coloană de fum ridicîndu-se din trupul cargoului.

Luminosul fascicul cilindric al unui proiector sfîşie crepusculul acela lunar; altele făcură la fel. Burta mare, de culoare deschisă, a celui de al doilea hidroavion fu prinsă în lumina lor. Totuşi, hidroavionul coborî şi lansă. Nava ţintită văzu torpila şi o evită manevrînd. Hidroavionul nu fu lovit de antiaeriană. Peste cîteva secunde, cu coada încă luminată de proiectoare îl urma din nou pe şeful grupului. Apoi, acestea se mutară scotocind tăriile.

Cel de al treilea hidroavion sfîrşi – după ce rătăcise o vreme – prin a găsi obiectivul. Sosi tocmai cînd formaţia japoneză se regrupa. Îşi lansă torpila, dar nu-i putu vedea şi efectul; apoi trecu la mică înălţime deasupra unei coloane, mitraliind-o. Nici el nu păţi nimic. Dar, întrucît îşi cam consumase combustibilul rătăcind, se văzu nevoit să amerizeze. Echipajul fu pescuit de un distrugător abia după patru zile. Al patrulea PBY pierdu legătura, nu găsi nicicum

obiectivul şi se întoarse în zori la Midway, cu benzina pe sfîrşite. După opinia generală un noroc nemaipomenit ocrotise grupul de hidroavioane „Catalinas”. Era limpede că inamicul continua să se apropie de Midway. Grosul forţelor sale nu fusese încă reperat.

În ziua de 4 iunie, la o oră după răsăritul soarelui, aspirantul de marină Howard Ady, comandant al unui PBY care zbura în marginea unui sistem noros, la 350 kilometri nord-vest de Midway (încă decuseară sistemul se apropiase şi mai mult), zări într-o aversă de ploaie un hidroavion care nu era american, zburînd jos. Apucă repede albumul de siluete pe care coechipierul său i-l întindea gata deschis. Necunoscutul era un Kawanisi 94 catapultat. Se vedeau clar vîrfurile celor două flotoare depăşindu-i aripile. Forma-i estompată luneca regulat pe oglinda cenuşie a mării. Se mistui în ploaie, spre sud-est. PBY-ul ieşi din ploaie. În faţă, puţin la stînga, un crucişător japonez singur. Cele patru turele ale tunurilor sale principale din prova se desluşeau cu limpezime; la pupa, una dintre cele două catapulte era încă deviată din poziţia-i axială. O clipă, Ady se întrebă dacă trebuia ori nu să trimită un mesaj. Nu încă. PBY-ul intră într-un nor, iar crucişătorul dispăru. Peste cîteva minute, soarele străluci în înalturi. Toţi membrii echipajului care priveau înainte exclamară în acelaşi timp. O linie de nave se desena pe mare, aproape la orizont.

Ady acţionă cu mîna stîngă butonul emiţătorului la distanţă mare, aflat pe *recepţie*, şi îl trecu pe *emisie-recepţie*. Îşi aplecă uşor obrazul şi începu să vorbească foarte clar în microfon: „Aici Daphné. Aici Daphné. Numeroase nave în... (numărul unui careu convenţional trasat pe hartă). Cap compas 135. Două portavioane. Am spus două portavioane. Două mari, presupuse, cuirasate. Crucişătoare şi distrugătoare, numărul urmează. Aici Daphné. Aici Daphné. Numeroase nave în...”

La un minut după aceea, locotenentul William A. Chase, comandant al unui alt PBY ce se afla la sud-estul celui dintîi, văzu trecînd în mare viteză, în direcţia Midway, un regiment aerian ce se asemăna cu un roi, într-atît de strînsă era

formaţia; după o apreciere fugară: peste o sută de bombardiere, însoţite de avioane de vînătoare. Cele două portavioane reperate de Ady îşi şi lansaseră avioanele. Chase răcni vestea în microfon. Peste un minut începură să urle sirenele din Midway. Era, atunci, ora şase.

Toate avioanele din Midway (nu erau atît de multe la număr) avură timp să decoleze. Vijelioasele Brewsters întîmpinară, vijelioase, roiul japonez, în timp ce avioanele celelalte îşi luau zborul pentru a se năpusti asupra navelor. Prima bombă căzu peste Midway la 6,30. Avioanele japoneze se apropiau de Midway dinspre nord, în valuri de cîte 60 pînă la 80 de aparate. Un observator numără 180 deasupra atolului. Piloţii japonezi erau de mîna întîi, aproape la fel de iscusiţi şi de hotărîţi ca cei care atacaseră Pearl Harbor. Fiecare bombardier lansa întîi o bombă mare în zbor orizontal, la 3 000 de metri; apoi venea în picaj, lansînd două bombe de calibru mic şi mitraliind, însoţit fiind de avioanele Zero din escortă. În văzduh, ca să zicem aşa, nici un vînător american. Antiaeriana făcea şi ea ce putea, dar vuietul tunurilor ei părea totuşi slab pe lîngă tunetul exploziilor şi mugetul neîntrerupt al bombardierelor în picaj. Pe amplasamentele pustii (oamenii se aflau cu toţii prin adăposturi), unde nu trăiau decît curajoasele insuliţe ale antiaerianei, se vedeau zvîcnind gheizere de pămînt, de flăcări şi sfărîmături; flăcările ţîşnite din rezervoarele de benzină se înălţau în jerbe uriaşe şi duduitoare la o înălţime fenomenală. Aveai impresia că deasupra Midway-ului stăpînii văzduhului erau japonezii. Zero-urile zburau cu toată viteza şi în toate sensurile, asemenea unor viespi, mitraliind tot ceea ce zăreau în inima fumului.

Atacul ţinu aproape o jumătate de oră. Stricăciunile s-au dovedit considerabile. Importanţa lor nici nu a fost dezvăluită în primele comunicate privind Midway-ul. De îndată ce avioanele japoneze se îndepărtară, ofiţerul cu zborurile din trupele de marină lansă următorul mesaj: „*Ordin vînătorilor să aterizeze. Realimentarea cu carburanţi să se facă pe divizii. Întîi divizia a cincea*”. Două avioane

aterizară pe pista de ciment a aerodromului, în faţa hangarelor strivite, mistuite de foc. Din 24 de avioane Brewsters, dispăruseră 15; 7 aterizaseră ici, colo, grav avariate. Întîlnirea cu roiul atacatorilor japonezi avusese loc la 35 de kilometri de Midway. Mai tîrziu avea să se afle că vreo patruzeci de avioane japoneze fuseseră doborîte fie de antiaeriană, fie de vînătorii de avioane Brewsters: remarcabilă performanţă dată fiind inegalitatea forţelor. Acum, ieşiţi din adăposturi, oamenii adunau morţii şi răniţii antiaerienei precum şi cutiile de conserve şi ţigările, care umpleau locul, spulberate de prin magazinele distruse. Se trecu la reparaţiile cele mai urgente. În timp ce se munceau să degajeze terenul de dărîmături, apărătorii Midway-ului priveau cu nelinişte pistele absolut intacte ale aerodromului. Japonezii bombardaseră celelalte instalaţii, pentru a reduce la tăcere artileria şi pentru a răpi avioanelor din Midway orice posibilitate de a se realimenta; în ceea ce priveşte însă pistele, care pentru refacere ar fi cerut timp mult, avuseseră grijă să nu se atingă de ele. Gîndeau că în curînd le vor folosi ei înşişi.

Atacurile avioanelor ce se ridicaseră din Midway împotriva navelor japoneze au avut loc la 8,10; 8,11; 8,30 şi 8,34. Cam la un sfert sau jumătate de oră interval. Aici încep să apară diferenţe de orar între diferitele documente. Dar asta interesează prea puţin. Ceea ce vrem să ştim este succesiunea evenimentelor. Patru formaţii îşi luaseră zborul din Midway. Iată-le: prima alcătuită din 6 avioane-torpiloare TBF Curtiss „Avenger”, era comandată de locotenentul Fieberling; a doua, alcătuită din 15 avioane Boeing B.17 „Fortăreţe zburătoare” ale armatei se afla sub comanda locotenent-colonelului Sweeney; a treia – 4 B.26 Martin (bombardiere medii de 12 tone), înarmate fiecare cu cîte o torpilă, era comandată de căpitanul Collins; a patra, alcătuită din 16 bombardiere în picaj SBD „Dauntless”, comandate de maiorul Henderson şi din 11 bombardiere în picaj SBV „Vindicators”, aflate sub ordinele maiorului Norris.

Cele 6 avioane-torpiloare ale lui Fiebeling sosiră primele deasupra obiectivului (la 8 şi 10, potrivit orarului pe care îl adoptăm din comoditate). Ordinul strict al lui Nimitz era să fie lovite portavioanele japoneze. Acestea navigau sub protecţia unui nor de avioane de vînătoare şi înconjurate de crucişătoare şi distrugătoare. Avioanele-torpiloare coborîră la şaizeci de metri, executînd ceea ce istoricii americani au numit *a gallant attack*[1]. „Se pare că grupul acesta a lovit în plin o navă inamică", avea să spună comunicatul oficial. În realitate, singurul pilot supravieţuitor, aspirantul de marină Earnets, care s-a înapoiat cu avionul său avariat, nu putuse observa decît în foarte mică măsură rezultatele atacului. Celelalte cinci avioane fuseseră doborîte. Două căzuseră chiar înainte de a-şi fi putut lansa torpila. Piloţii japonezi au dat dovadă de o cutezanţă egală cu cea a adversarilor, urmărind avioanele-torpiloare pînă pe cîmpul de tragere al propriilor nave.

Avioanele B.26 ale armatei sosiră în raza obiectivului în timp ce atacul avioanelor-torpiloare se încheia. Avioane Zero se năpustiră întru întîmpinarea lor. Collins dădu ordin alor săi să plonjeze, spre a lansa torpilele cu care fuseseră înzestrate avioanele sale. El însuşi se aruncă asupra unui portavion, la 700 metri distanţă şi la 70 metri altitudine. Locotenentul Muri, secundul formaţiei sale, îi urmă pilda. Cele două aparate trecură peste prova portavionului, urcînd aproape vertical prin impresionanta perdea de proiectile. Collins se pomeni cu trenul de aterizare distrus, mitraliorul din coada avionului lui Muri zăcea ucis, iar motorul luă foc. Un alt B.26 se prăbuşi în mare. Portavionul ţintit, atins poate (se ridicase, ce-i drept, o coloană de apă) giră cu toată viteza pe dreapta. Era *Akagi*. Nu se putea spune cu certitudine dacă fusese lovit. Dar escadra japoneză începea să-şi piardă impecabila formaţie.

Cîteva minute şi apărură pe cer avioanele 16 SBD Dauntless ale maiorului Henderson. Zece piloţi din grupul acesta veniseră în escadrilă doar cu o săptămînă în urmă; aproape că nu aveau habar de bombardamentul în picaj.

[1] Un atac riscant, efectuat fără pic de teamă (n, t.)

Era şi motivul pentru care Henderson hotărîse înlocuirea acestui mod de a ataca, printr-un bombardament „în glisadă”. Formaţia descrise un cerc larg, pentru a lua înălţime. „În timpul celor cîteva minute care au precedat atacul am numărat şaizeci şi trei de nave, a povestit un aviator. În timp ce antiaeriana îndrepta asupra noastră un tir precis, ne-au asaltat o sumedenie de Zero. Muream de frică...” În clipa în care Henderson făcea o glisadă, avionul său fu lovit şi doborît. Căpitanul Glidden preluă pe dată comanda, dirijînd formaţia spre portavionul *Kaga*. SBD-urile continuau să piardă încet din înălţime, în timp ce dedesubtul lor *Kaga* manevra cu violenţă; escortoarele sale cele mai apropiate au fost văzute depărtîndu-se de el ca de un urs uriaş devenit furios. Mai multe SBD-uri care virau pieziş căzură, cuprinse de flăcări, în mare. Bombardierele supravieţuitoare coborîră pînă la 150 de metri şi îşi lansară bombele peste *Kaga*. Trei bombe loviră puntea navei, din care se înălţară coloane de fum. Ori de cîte ori un bombardier se redresa după ce-şi lansase bombele, avioane Zero se năpusteau asupra lui. „Avionul nostru se afla în luptă cu opt Zero, a istorisit un aviator. Am fost rănit la piciorul drept. Vîrtejurile de aer îmi trimiteau sînge peste lentilele ochelarilor, astfel că abia mai vedeam cele ce se petreceau în jur. Avionul se alesese cu o gaură enormă în stabilizator. Radioul nu mai funcţiona, toate instrumentele de bord se umpluseră de sînge. Şi fiindcă nu-mi rămînea altceva de făcut, am încercat să dreg ţevăria de benzină. Pînă în cele din urmă motorul încetă să mai funcţioneze. Contactul cu marea a fost brutal, dar avionul a plutit, astfel că am putut pune pluta pe valuri.” Acţiunea grupului acesta a durat cu totul treisprezece minute. Din şaisprezece avioane, doar opt s-au întors la Midway, iar dintre acestea două erau serios avariate.

Este cu neputinţă de ştiut dacă cele 15 „Fortăreţe zburătoare” ale locotenent-colonelului Sweeney au ajuns deasupra obiectivului imediat înainte sau imediat după cele 11 SBD-uri „Vindicators” comandate de Norris, nici la ce altitudine au bombardat şi nici dacă au reuşit ori nu să

lovească ţintele. Totul duce la părerea că şi-au largat bombele de sus, fără a obţine impacturi, dar sporind serios deruta în escadra japoneză. În ce priveşte avioanele „Vindicators”, întîmpinate de rezistenţa cu adevărat disperată a avioanelor japoneze, masate în jurul portavioanelor, au renunţat să mai atingă obiectivele acelea. Norris pică deliberat asupra crucişătorului *Hiei*, urmat de tot grupul său. Două bombe loviră în plin uriaşul „trabuc”, fumul începu să se ridice. *Hiei* începu pe dată să se încline transversal. Avioanele „Vindicators” făcură stînga-mprejur. Doar două dintre ele fură silite să amerizeze înainte de Midway.

Iată cum rezumă Nimitz situaţia după aceste atacuri: „Forţele aeriene ale Midway-ului loviseră cu toată puterea, dar japonezii nu se dădeau bătuţi. Aproape zece din navele lor fuseseră avariate, dintre care una sau două nave de transport scufundate. Aceasta însemna o pierdere destul de slabă pentru puternica flotă de 80 de nave ce se îndrepta spre Midway. Cea mai mare parte a avioanelor de vînătoare, a avioanelor-torpiloare şi a bombardierelor în picaj din Midway – adică singurele tipuri de aparate în stare să obţină un procentaj ridicat de atingere a ţintelor – fuseseră distruse. Trei dintre portavioanele japoneze erau încă intacte sau foarte puţin avariate”.

La Midway moralul era scăzut. Aviatorii care scăpaseră teferi în urma luptelor stăruiau asupra importanţei flotei japoneze în marş spre Midway. „Şaizeci şi trei de nave, sîntem pierduţi !” repeta un mitralior din grupul Henderson. Un altul a adăugat: „Japonia întreagă se află în drum, să ne atace”. Şi majoritatea aparatelor ce scăpaseră erau avariate, iar cele necesare reparării lor lipseau. Apărarea aeriana a Midway-ului încetase, practic, să mai existe. Mulţi apărători ai insulei rămîneau atît de impresionaţi de spectacolul ruinelor lor şi de istorisirile aviatorilor, încît uitau de existenţa forţelor navale americane aşteptate, ori nu-şi mai întemeiau pe ele nici o nădejde. Toţi, chiar cei mai hotărîţi să apere atolul cu preţul vieţii lor, îşi reprezentau forţa navală japoneză sub forma unui elefant

uriaş în care arunci cu pietre sau proiectile, sperînd să-l vezi oprindu-se, ori cel puţin uşor rănit şi care, totuşi, continuă să înainteze scuturîndu-şi trompa şi răcnind furios.

Dar iată că – şi poate că în aceasta a constat, pînă la urmă, faptul cel mai surprinzător al bătăliei de la Midway – în urma atacurilor aeriene, „elefantul" japonez a încetat să se mai îndrepte spre atol. A făcut cale întoarsă. Escadra japoneză s-a îndreptat spre nord-vest, scindîndu-se, pare-se, în două grupuri, fiecare dintre ele cuprinzînd jumătate din numărul portavioanelor. Manevra aceasta care uneori – în primele relatări asupra Midway-ului a fost reprezentată ca o renunţare, ca o retragere înainte de luptă – a avut probabil la origine dorinţa de a pune la adăpost portavioanele japoneze împotriva sistemului noros la care s-a făcut aluzie mai înainte.

Comandamentul japonez, fără să spere că va obţine un rezultat la fel de surprinzător ca la Pearl Harbor, contase pe faptul că va găsi la Midway doar forţe slabe. Prezenţa „Fortăreţelor zburătoare" în rîndurile atacatorilor din timpul dimineţii îl nelinişti şi îl făcu să considere că garnizoana insulei fusese straşnic întărită. Distrugătoare japoneze au detectat prezenţa unor submarine americane în locurile respective. Efectul surprizei fusese aşadar ratat. În sfîrşit, este aproape sigur că portavioanelor *Enterprise* şi *Hornet* le fusese descoperită poziţia de către avioanele de cercetare japoneze. Pe scurt, operaţia îşi schimba caracterul. Nu era vorba încă pentru japonezi de o renunţare, fireşte, dar comandamentul lor îşi exprimă dorinţa de a proteja portavioanele, de a-şi crea perspective, de a reflecta, poate, la posibilităţile de a ataca Midway-ul dintr-o altă direcţie. Dar orice forţă organizată în vederea unui atac determinat îşi pierde mult din valoare cînd neprevăzutul, în loc să-i grăbească mişcarea, i-o încetineşte şi i-o abate.

La nord de Midway, cele două grupări operaţionale americane se îndreptau spre locul acţiunii. O ceaţă rece, uşoară îşi arunca vălurile peste zare. Portavioanele *Enterprise* şi *Hornet* navigau în capul formaţiei; fiecare era

înconjurat de „ecranul” său. Prova distrugătoarelor de însoţire aproape că dispărea în spuma valurilor. Întrucît nu fuseseră semnalate decît două portavioane japoneze, grupul *Yorktown* era menţinut în rezervă, uşor spre spate. La bordul portavioanelor, piloţii fuseseră treziţi la ora 3. De la ora 4 se aflau echipaţi, în fotoliile de piele ale camerelor de aşteptare, citind pe panourile transparent-luminoase, informaţiile ce soseau neîntrerupt privind atacul japonez asupra Midway-ului. Încă de la reperarea grosului forţelor nipone, difuzoarele mai multor nave fură conectate la postul de radio al avioanelor din Midway. Astfel, echipajele putură asista la bombardarea atolului şi la apărarea disperată a aviatorilor de vînătoare. Apoi veni vremea, pentru piloţii de pe portavioane, să se urce în avioanele lor. Cînd ajunseră pe puntea de decolare, ceaţa se destrămase. Flota americană naviga pe o vreme luminoasă. Iată ordinea decolărilor. De pe *Hornet* au decolat succesiv (este cu neputinţă de fixat ora de începere a decolărilor): 35 de bombardiere în picaj Douglas SBD „Dauntless”, 15 avioane-torpiloare TBD „Devastators”, 10 avioane de vînătoare Grumann F4F „Wildcat”. De pe *Enterprise* şi-au luat zborul succesiv, începînd cu ora 7,50 (?): 32 „Dauntless”, 14 avioane-torpiloare, 10 de vînătoare. La 8,40, se socoti că ar fi imprudentă menţinerea avioanelor pe puntea *Yorktown*-ului, astfel că fură trimise în văzduh 17 „Dauntless”, 12 avioane-torpiloare şi 6 de vînătoare; 17 „Dauntless”, destinate atacării unuia sau mai multor portavioane japoneze, nereperate încă, erau păstrate în rezervă.

Iată acum ce rezultate au obţinut avioanele acestea. Bombardierele şi cele de vînătoare de pe *Hornet* n-au dat de nimic. Japonezii schimbaseră de drum spre nord-vest, cum s-a mai spus, iar la poziţia indicată piloţilor nu se afla nimic. Bombardierele şi avioanele de vînătoare de pe *Hornet* se îndreptară atunci spre sud-vest, pentru a-şi continua cercetarea.

Avioanele-torpiloare de pe *Hornet* se aflau sub comanda maiorului John C. Waldron. Grupul acesta (al optulea de avioane-torpiloare) fiind separat de bombardiere şi de cele

de vînătoare aflate pe drum, îl căută pe inamic într-o cu totul altă direcţie (în cea bună) şi îl descoperi la 9,20 (?). Cercetările acestea îi consumaseră aproape tot combustibilul. De îndată ce inamicul fu reperat, Waldron ceru prin radio permisiunea să se întoarcă să-şi facă plinul de benzină înainte de a ataca. Spruance transmise următorul răspuns: „Atacă imediat”. Escadra japoneză forma o linie de 15 kilometri lungime. Fără escortă, ca avioanele-torpiloare din Midway, avioanele-torpiloare aparţinînd lui *Hornet* coborîră la înălţimea lor de lansare şi înaintară în zbor orizontal lent spre obiective, în mijlocul vînătorilor japonezi dezlănţuiţi. Rezultatul previzibil se produse: cel de-al 8-lea grup de avioane-torpiloare fu pe de-a-ntregul nimicit. Unul după altul avioanele căzeau în mare, mistuite de flăcări. Nici unul nu se întoarse pe *Hornet*. Singurul supravieţuitor dintre toţi piloţii acestei formaţii a fost un aspirant pe nume George H. Gay. Cînd i-a fost doborît avionul, Gay s-a menţinut pe suprafaţa apei cramponîndu-se de perna unui scaun ce plutea în afara avionului. „Apoi am plonjat, spre a încerca să scot pe mitraliorul din coada avionului (rănit), povesteşte el, dar nu am izbutit. Primul lucru pe care l-am văzut, cînd am ieşit din nou la suprafaţă, a fost un uriaş portavion japonez care venea drept spre mine. Avioane apuntau la bordul lui. Găseam interesant spectacolul, dar mai tare mi-ar fi plăcut să-l văd, oricum, de mai departe. La aproximativ 500 de metri de mine, portavionul veni cu viteză spre dreapta, imitat de crucişătorul care îl însoţea, şi care trecu cam la 450 metri de mine”. Gay nu-şi umflă puntea de cauciuc înainte de căderea nopţii, spre a nu fi văzut de japonezi şi astfel, cu faţa la rasul apei, el asistă la bătălia Midway-ului.

Se afla în mare de mai puţin de o oră cînd văzu sosind o nouă formaţie de avioane-torpiloare americane. Era grupul al 6-lea aparţinînd portavionului *Enterprise*. Potrivit expresiei elegante din comunicate, grupul acesta se ducea să „opereze independent”. Se spunea la vremea respectivă – bineînţeles în Instrucţiunile tactice ale marinei americane – că întotdeauna trebuie trimise în primul rînd

bombardierele în picaj; apoi, sub protecţia vînătorilor, încetele avioane-torpiloare veneau să atace brutal navele inamice rănite. Am văzut şi vom vedea că scenariul acesta suferea de temute excepţii. Astfel, în dimineaţa aceea, vînătorii de pe *Enterprise* ajunseseră înainte de avioanele lor torpiloare. Le-au aşteptat deasupra obiectivului vreme de o jumătate de oră. Benzina li se termina. Nezărind nici un vînător japonez (Zero-urile erau probabil la realimentare), comandantul vînătorilor de pe *Enterprise* semnală: „Nici o patrulă de luptă în văzduh” şi ordonă cale întoarsă formaţiei sale. Peste cîteva minute sosiră avioanele-torpiloare ale *Enterprise*-ului. Avioanele Zero erau în văzduh. Grupul al 6-lea alese drept ţintă portavionul *Kaga*, deja lovit. Piloţii americani fură siliţi să străpungă perdeaua formidabilei antiaeriene şi să înainteze la mică înălţime sub focul a douăzeci şi cinci de avioane de vînătoare japoneze. Norocul le surîse ceva mai mult decît celor de pe *Hornet*, de vreme ce din 14 aparate au scăpat 4. Celelalte 10 au fost doborîte.

Nevătămaţii se mai zăreau încă gonind spre sud-est, înălţîndu-se anevoie, cînd spectatorul care îşi ţinea faţa deasupra valurilor văzu apropiindu-se o nouă formaţie de avioane-torpiloare americane, de data aceasta escortate de vînătoare. Cea de a treia formaţie de avioane-torpiloare, aparţinînd *Yorktown*-ului, sosea cu 16 avioane de vînătoare, ale sale, plus cele ale *Enterprise*-ului întîlnite pe drum şi care hotărîseră să-i însoţească pe atacatori. Dar o fatalitate de neînlăturat persecuta în dimineaţa aceea specia avion-torpilor, căci Gay văzu limpede vînători americani care – atacaţi de avioane Zero mai numeroase şi mai rapide, învăluite, fiecare în parte – fură pînă în cele din urmă despărţiţi de avioanele-torpiloare care, exact ca şi predecesorii lor, se îndreptară spre obiectiv în zbor orizontal lent şi fără apărare, copleşiţi în clipa aceea de alte avioane Zero. Gay văzu şapte dintre ele prăbuşindu-se în flăcări înainte de a fi putut lansa bombe. Ultimii cinci făcură acest lucru asupra portavionului *Akagi*. Trei fură doborîţi îndată după aceea. Din 12 avioane angajate în luptă, doar 2

s-au întors la bordul portavionului lor.

Comentatorii militari sînt rareori luaţi din scurt. Ei îţi expun schema de atac aero-naval, prevăzut în Instrucţiunile tactice – în mod succesiv: bombardierele în picaj, apoi avioanele-torpiloare însoţite de altele de vînătoare – atrăgîndu-ţi atenţia asupra caracterului raţional şi economic al schemei. Chiar dacă evenimentele se desfăşoară cu totul altfel, tactica iese întotdeauna victorioasă. Din cele 41 de avioane-torpiloare angajate în dimineaţa aceea, 35 au fost doborîte şi nu este sigur că ar fi fost atinsă vreo navă japoneză. Dar, subliniază comentatorii, atacurile acestea au împiedicat portavioanele să manevreze pentru a-şi lansa bombardierele; mai mult decît atît, temîndu-se în mod deosebit de torpile, japonezii îşi folosiră toate avioanele de vînătoare pentru a se apăra împotriva avioanelor-torpiloare, astfel că au fost prea puţine aparate Zero gata să intervină în clipa în care au sosit bombardierele în picaj ale *Enterprise*-ului şi ale *Yorktown*-ului. Este adevărat. Între cele două tactici, cea ortodoxă şi cea potrivnică ei, n-a existat decît o diferenţă de economie în vieţi omeneşti şi în material. Dacă se merge pînă în adîncul lucrurilor, aceasta este singura diferenţă existentă vreodată între tactici.

Bombardierele în picaj americane ar fi trebuit să sosească asupra obiectivului în acelaşi timp cu avioanele-torpiloare sau chiar puţin mai înainte. Am mai spus că escadrilele au fost despărţite, că obiectivul nu era acolo unde ar fi trebuit să fie şi că fiecare formaţie l-a căutat în cutare sau cutare direcţie. Grupul portavionului *Hornet* nu l-a găsit. Bombardierele acestea au făcut cale întoarsă, multe dintre ele au căzut în mare, deoarece li se terminase benzina, altele au putut ajunge la Midway.

Maiorul Clarence W. McClusky, comandant al grupului de bombardiere în picaj aparţinînd *Enterprise*-ului, îl reperă pe inamic după o căutare de o oră şi mai bine, la 6 000 metri altitudine. Zări, în sfîrşit, la jumătate distanţă de orizont, un fir alburiu desenîndu-se pe albastrul intens al mării. Era fumul navelor japoneze. McClusky trimise un

mesaj *Enterprise*-ului şi îşi desfăşură avioanele. Era mirat că nu vedea nici un avion de vînătoare japonez ridicîndu-se să-i atace formaţia. Apropiindu-se de obiectiv şi privind mai bine, văzu că existau acolo avioane Zero destule. La mai mult de 5 000 metri sub el, norul lor de viespi se omora să dea gata nişte avioane-torpiloare. Puteau fi desluşite cu limpezime două portavioane mari şi unul mai mic. Crucişătoarele de însoţire se păstrau acum la distanţă mare (la mai multe mile) de portavioane, în timp ce distrugătoarele rămîneau foarte aproape de navele cele uriaşe şi le urmăreau mişcările cu fidelitatea peştilor-piloţi. În clipa aceea, grupul de bombardiere în picaj al *Yorktown*-ului se uni cu acela al *Enterprise*-lui şi atacul fu organizat. Grupul *Enterprise*-ului, divizat în două secţii, ţinti portavioanele *Soryu* şi *Kaga*. Avioanele *Yorktown*-ului se năpustiră asupra lui *Akagi*.

Punţile de decolare se apropiară, crescură, crescură, clare, puţin mişcătoare, cu emblena Soarelui-răsare din ce în ce mai marcată în mijloc; în spate, aripile lucitoare ale avioanelor ce se adunaseră toate la un loc. La dreapta şi la stînga punţii lui *Kaga*, albele gheizere ale celor dintîi bombe care nu-şi nimeriseră ţinta. Deodată o străluminare alb-roşie străluci cu putere în spate, se deschise ca o floare; flăcări mari se ridicau spre înalt. O altă bombă dispăru prin punte; prin deschizătură s-a văzut spintecînd, încet şi prelung văzduhul, o fîntînă ţîşnitoare de sfărîmături. Avioanele Zero se porniră atunci să urce spre atacatori, dar atacul continuă. Atins în mai multe rînduri, portavionul *Soryu* începu să ardă şi el, în timp ce bombardierele se prăbuşeau în mare. Din 33 de bombardiere aparţinînd *Enterprise*-ului, au pierit 18. Ultimul care se depărtă îşi lansă bomba asupra unui distrugător care se opri scurt locului, lipit parcă de faţa mării, vărsînd vapori prin puntea de mijloc. Aspirantul Gay, agăţat în continuare de perna-i plutitoare, văzu dintr-odată o imensă jerbă de flăcări ţîşnind din *Kaga*, iar apa îi transmise un şoc. Săriseră în aer buncărele cu muniţii ale portavioanelor japoneze.

Akagi se aşezase tocmai împotriva vîntului, pentru a-şi lansa avioanele, cînd „Dauntless”-urile *Yorktown*-ului se năpustiră asupră-i. Primul avion japonez depăşise cu puţin partea din faţă a punţii, cînd cea dintîi bombă căzu pe puntea hangarelor, în masa de avioane grupate. Pupa se preschimbă pe dată într-o pădure de flăcări. În cîteva secunde *Akagi* primi cinci bombe care îl transformară într-un jar plutitor. Văzîndu-l atît de turtit, 4 avioane din grupul *Yorktown* atacară un crucişător şi o navă mare de linie apropiate şi le loviră pe amîndouă. Cuirasatul începu să scuipe un fum gros şi negru, în timp ce crucişătorul se apleca, rănit de moarte, spre faţa mării. Grupul acesta al *Yorktown*-ului se înapoie întreg, nevătămat. Între orele 11 şi 12, rezultatul înscris de atacurile aviaţiei ambarcate era următorul: 3 portavioane japoneze scoase din luptă: *Kaga*, *Akagi*, *Soryu*; 1 distrugător distrus; un crucişător grav avariat; o navă mare de linie avariată. Un portavion japonez, *Hiryu*, rămase intact. Fusese văzut îndreptîndu-se spre nord, spre sistemul noros.

Portavioanele americane, fiecare înconjurat de dispozitivul de siguranţă imediată, se îndreptau spre sud-vest, avînd grijă să se menţină la anumită distanţă de rapidele cuirasate japoneze. Abia se întorseseră bombardierele pe *Yorktown*, că se şi dădu ordinul ca puntea să fie imediat degajată. Era ora 12. La 20 mile nord, patrula de protecţie a *Yorktown*-ului interceptase tocmai 18 bombardiere în picaj japoneze, însoţite de 18 avioane de vînătoare. Veneau de pe *Hiryu.* O încăierare scurtă şi furibundă. Doar opt dintre bombardierele japoneze scăpară de vînătorii americani. Se apucară atunci să înfrunte *Yorktown*-ul care era escortat de crucişătoarele grele *Astoria* şi *Portland*, precum şi de 5 distrugătoare. Ceea ce a urmat seamănă întrucîtva cu tragerea la ţintă în porumbei de lut. Şi cum atacatorii erau puţini la număr, ochitorii, în loc să organizeze un baraj de proiectile, îşi aleseră fiecare ţinta. Primul bombardier japonez fu doborît de îndată ce ajunse în bătaia tunului; jur-împrejurul lui se iscă un spulber

negru de sfărîmături, apoi şi în faţa lui; se prăbuşi ca un pietroi. Al doilea se apropie mai tare, în picaj. Fu realmente pulverizat în văzduh; nimic nu mai rămase din el, doar bucăţele care zburau părînd impalpabile; dar bomba lui căzu pe puntea *Yorktown*-ului. Cel de al treilea avion fu şi el lovit de moarte la începutul picajului său: se sparse în cîteva bucăţi mari, care căzură în siaj, iar bomba lui explodă sub apă, născînd o uriaşă şi ciudată băşică ce se mistui în vîrtejuri. Alte trei bombardiere plonjară, spre tribord. Două bombe nu nimeriră nava, a treia sparse puntea la tribord; avionul căzu în mare, chiar lîngă *Yorktown*. Fiecare avion japonez, încă aflat în aer, era nimbat de explozii. Un al şaptelea descrise un cerc şi se angajă energic în picaj. Bomba lui se desprinse chiar înainte ca el să fie doborît şi explodă pe liftul din faţă, stîrnind un incendiu. Al optulea greşi ţinta. În total, *Yorktown*-ul a fost lovit de trei ori. La 12,15 atacul se încheiase. Toţi atacatorii fuseseră doborîţi.

Portavionul *Yorktown* staţiona pe mare. O coloană înaltă de fum negru ţîşnea din el, urcînd vertical către cer. Privit de pe navele de escortă, spectacolul se dovedea dramatic. Dar la bordul portavionului domnea o activitate înfrigurată. Echipajele de salvare şi de reparaţii se aflau la lucru pe puntea de zbor, în interpuntea hangarelor unde se aprinsese un incendiu, precum şi în compartimentul maşinilor; aici bomba avariase coşul şi provocase stingerea mai multor căldări. La 13,15, gaura din puntea de decolare era, provizoriu, reparată; la 13,50 nava putea merge cu 20 de noduri, iar incendiile erau, dacă nu stinse, cel puţin îndestul de bine supravegheate pentru ca avioanele să poată apunta şi să se realimenteze cu benzină. De cum fură pregătite, primele îşi şi reluară zborul, spre a merge să-l atace pe *Hiryu*.

Yorktown constituia o aripă a escadrei americane, încă aflată în drum spre nord-vest. La 14,26 radarul acestei nave detectă apropierea unor avioane inamice venind dinspre nord. Toate navele americane se pregătiră de luptă. Pe

puntea *Yorktown*-ului fu întreruptă realimentarea cu combustibil.

Sosea cel de-al doilea val de asalt lansat de *Hiryu*: 16 avioane-torpiloare, însoţite de vînătoare. Ca şi primul, valul fu interceptat mai întîi de patrula de protecţie a portavionului, de care nu scăpară decît 8 avioane-torpiloare. Fură văzute luînd înălţime şi înaintînd în zbor orizontal lent – „cu un curaj egal propriilor noastre avioane-torpiloare”, avea să anunţe comunicatul american – într-un văzduh atît de înţesat de explozii, încît aveai impresia că vezi căzînd o zăpadă neagră. Doar patru dintre ele atinseră distanţa de lansare înainte de a fi doborîţi. Pe suprafaţa mării apărură îndată lungile cicatrice ale dîrei iscată de torpile. Nava *Yorktown* înainta cu viteza-i maximă; imensa ei punte se înclina cînd la babord, cînd la tribord. În felul acesta comandantul său evită două torpile. Ultimele două loviră portavionul la babord. O coloană de apă ţîşni din mijlocul navei care îşi încetini brusc viteza, fără să se oprească însă. Echipajele de pe toate celelalte nave îşi îndreptară privirile spre portavion. Antiaeriana amuţise, nici un avion japonez nu se mai afla în văzduh. Atacul durase, în totul, şapte minute.

Yorktown se înclina tot mai tare la babord, pierzînd din viteză. Începu să se rotească în cerc mic, din ce în ce mai încet, apoi stopă. Din pîntecele lui ieşea un fum gros şi negru, iar din coş văluri albe, uşoare. Navele din escorta sa începură să se învîrtă în jurul său, apropiindu-se.

Interiorul navei era cufundat în beznă; înclinarea devenea tot mai mare. La 14,57, comandantul ordonă abandonarea navei. Scări şi plase mari din cînepă fură aruncate de o parte şi de alta a navei, astfel încît oamenii să poată coborî spre distrugătoarele ce se apropiau.

Aviatorul care l-a descoperit primul pe *Hiryu* a fost un pilot al *Yorktown*-ului, locotenentul Sam Adams, care părăsise puntea navei sale chiar înainte de cel de-al doilea atac japonez. El determină poziţia portavionului japonez cu puţin înainte de ora 16 şi o comunică, precum şi ruta,

viteza, compoziţia escortei, toate cu o precizie atît de mare încît atacul putu fi organizat dinainte, amănunţit; fiecare pilot avea un obiectiv bine fixat. *Enterprise* trimise 24 de bombardiere în picaj, dintre care 14 erau ale lui *Yorktown*. Peste o jumătate de oră decolară de pe *Hornet* 16 bombardiere în picaj.

Grupul de pe *Enterprise* reperă inamicul la 16,50. Trei coloane mari de fum se înălţau din portavioanele japoneze lovite, care se tîrau pe mare la oarecare distanţă de *Hiryu* rămas intact. Un roi de avioane Zero se năpusti în întîmpinarea avioanelor americane, dar numai trei dintre acestea au fost doborîte. Greutatea înfrîngerii începea să apese pe umerii japonezilor.

Bombardierele în picaj plonjară asupra lui *Hiryu*, de la 6 000 de metri; portavionul primi în plin şase bombe. Atît de mare fu puterea exploziilor, încît puntea de zbor se coji ca o banană, acoperind puntea de navigaţie. O masă de flăcări ţîşni brusc, iar nava începu să ardă de la un capăt la altul. Bombardierele atacară apoi cuirasatul *Kirishima*, fără să-i pricinuiască însă prea mari stricăciuni. O jumătate de oră mai tîrziu sosi grupul de pe *Hornet*, care, văzînd în ce hal era *Hiryu*, îşi aruncă bombele pe un cuirasat şi un crucişător. Puţin mai tîrziu o escadrilă de „Fortăreţe zburătoare”, venită de la Pearl Harbor, lansă trei bombe mari asupra lui *Akagi* care se scufundă şi lovi un crucişător greu şi unul uşor. Avioanele aterizară apoi la Midway.

Spre sfîrşitul după-amiezii, *Soryu*, grav avariat încă în urma atacurilor din timpul dimineţii, fu dat gata de un submarin american care îl scufundă cu două torpile. *Kaga* fu nimicit seara cu tunul de către un crucişător. *Hiryu*, jăratec plutitor, avea să fie scufundat din proprie voinţă de către un distrugător japonez care, în zorii zilei de 5 iunie, înainta pe o mare acoperită de sfărîmături, spre a-i culege pe supravieţuitori. O jerbă de torpile, şi ultimul dintre portavioanele japoneze angajate în bătălia de la Midway se mistui în abisurile oceanului.

Aspirantul Gay, încă agăţat de perna sa, asistase aproape la toată bătălia. Şi fiindcă seara cobora, iar linia

japoneză aflată în derută se îndepărta spre nord, gîndi că-şi putea umfla, în sfîrşit, pluta de cauciuc. Se urcă pe ea. La puţin timp după aceea a fost culeş.

Între timp, la Midway optimismul devenise străin tuturor. Apărătorii atolului continuau să aibă sub priviri ruine; reconstrucţia se vădea peste măsură de înceată; încă mai ardeau rezervoarele cu benzină. Veştile privind bătălia aeriană rămîneau nelimpezi. Într-un cuvînt, spiritele erau încordate, istovite. În ziua de 5 iunie, la ora 2,15 submarinul *Tambor* semnală: „Numeroase nave neidentificate la 90 mile vest de Midway.” Toată lumea se gîndi la o tentativă de debarcare, iar cînd în zorii zilei de 5 iunie un submarin japonez răzleţit, necunoscînd pesemne rezultatul bătăliei de la Midway, trase cîteva lovituri de tun în direcţia aceasta, fu dată alarma generală. Greşeala fu recunoscută în scurt timp. Apărătorii Midway-ului nu aveau cum şti, fireşte, că în noaptea ce trecuse, şi anume la ora 22, amiralul Yamamoto ordonase tuturor forţelor sale să se întoarcă în Japonia. Divizia aceasta, a 7-a, formată din crucişătoarele *Mogami*, *Mikuma*, *Sazuya* şi *Kumano* se îndreptă mai întîi spre Midway, în intenţia de a-l bombarda. Încercarea se încheie cu acelaşi eşec. În timpul nopţii, *Mogami* şi *Mikuma* se văzură nevoite să execute manevre de evitare a unui submarin; *Mogami* fu avariat. Crucişătoarele luară şi ele drumul Japoniei.

În timpul acesta raportul submarinului *Tambor* fusese transmis portavioanelor. Spruance îşi îndreptă forţele cu 25 de noduri în direcţia indicată. Orele dimineţii se scurgeau şi alte rapoarte scoaseră la lumină faptul neîndoielnic că navele neidentificate erau japonezi în retragere. *Tambor* însuşi preciză: „Două crucişătoare tip *Mogami*, ruta vest.” Acestea fură puse pe fugă. Dar, la nord-vest de Midway, dăinuia acelaşi sistem noros, iar inamicul se putu ascunde în el.

La 6 iunie vizibilitatea se amelioră. Inamicul în derută fu reperat în prima parte a dimineţii de către avioane ale *Enterprise*-ului, care determinară poziţia a două grupări de

nave aflate la 50 de mile una de alta şi la 400 nord-vest de Midway. Treizeci şi şase de avioane B.17 ale armatei îşi luară zborul din Midway, spre a ataca gruparea de sus. Nu descoperiră obiectivul. Şase dintre ele, care zburau la 3 000 de metri, văzură o navă la 25 mile est de poziţia calculată a inamicului. Lansară asupra ei 12 bombe; inamicul dispăru. Bombardierele trimiseră pe dată următorul mesaj: „Un crucişător japonez a fost scufundat în cincisprezece secunde”. Crucişătorul japonez era în realitate submarinul american *Grayling* care, încă la primele bombe, intră în imersiune şi astfel, din fericire, nu fu avariat.

Hornet trimise 36 de bombardiere în picaj, însoţite de 8 avioane de vînătoare. Avioanele acestea reperară un cuirasat de tip *Kirishima*, un crucişător şi 3 distrugătoare. Bineînţeles, nu exista nici un avion japonez în văzduh, dar antiaeriana era furioasă. Cele două mari unităţi fură lovite de bombe, însă nu avariate grav; în orice caz nu-şi încetiniră înaintarea. Un bombardier american fu doborît. Vînătorii mitraliară distrugătoarele. Peste o oră, formaţia se înapoiase la bordul lui *Hornet*. Avu loc o rapidă realimentare cu combustibil; aviatorii luară cîte un sandviş şi o ceaşcă cu cafea, apoi se luară din nou după inamicul pus pe fugă. Bătălia începea să semene a hăituială.

O importantă formaţie de bombardiere în picaj (numărul este cu neputinţă de precizat) pornită de pe *Enterprise* intră în luptă, la puţin timp după aceea, cu două crucişătoare grele care navigau cu viteză redusă, însoţite de două distrugătoare. Cele două crucişătoare erau *Mikuma* şi *Mogami*, acesta din urmă deja victimă a unei coliziuni. Fură atacate de avioane americane vreme de un ceas şi jumătate. Amîndouă fură pisate cu bombe, iar *Mikuma* avu cel mai mult de suferit. Întreaga-i suprastructură nu era decît o grămadă de fiare înroşite, înnegrite, răsucite; pe punte, prin perdeaua de fum, se vedeau alungite trupurile morţilor, tunurile de pe *Mikuma* nu încetau să tragă nici măcar o clipă; crucişătorul foarte jos la apă de-acum, continua să înainteze pe marea calmă, sub vuitoarea traiectorie a avioanelor, în faţa tovarăşului său aproape la

fel de bătut de soartă. Apoi, incendiile care izbucniseră în diferite puncte, pe toată lungimea sa, sfîrşiră prin a se contopi. *Mikuma* încetini şi mai mult, în timp ce *Mogami* se îndepărta de siajul său. Bombele continuau să-i cadă în jur. În timp ce pornise să se încline (cu tunurile trăgînd mereu), cele două distrugătoare se apropiară neşovăielnic şi încercară să i se alăture, pentru a-i culege pe supravieţuitori. Avioanele americane coborîră în picaj asupra distrugătoarelor, bombardîndu-le. Unul dintre ele primi o bombă la pupa; focul se prelinse pînă la mijlocul punţii, apoi se frînse şi se afundă în mare. *Mikuma* se înclină mai tare încă şi, brusc, se scufundă. Se făcu nevăzut. Puţin mai departe, *Mogami*, în continuare atacat de avioane, se îndepărta încet, trăgînd şi manevrînd; la bord izbucniseră cîteva incendii. Distrugătorul rămas teafăr se îndreptă spre el. Întrucît aviatorii americani îşi epuizaseră muniţia, făcură cale întoarsă. *Mogami* avea să ajungă pînă în cele din urmă la baza japoneză din Truk; era distrus, stors de vlagă, de nerecunoscut, impresionant martor al primei de netăgăduit înfrîngeri suferită de Japonia pe mare de la 1592 încoace.

Ne aducem aminte că *Yorktown*, lovit de două torpile de avion, fu evacuat la 4 iunie, ora 15. Dar iată că după ce ajunse la o înclinare de 25 de grade, se stabiliză în poziţia aceasta, continuînd să plutească. La ora 18, amiralul Fletcher ordonă distrugătorului *Hugues* să rămînă lîngă epavă, pregătit să o scufunde dacă inamicul ar fi încercat să şi-o însuşească. În zorii zilei de 5 iunie, comandantul distrugătorului semnală: *„Yorktown* care continuă să plutească poate fi salvat.” La ora 8 au fost văzute jerbe de gloanţe trasoare pe puntea portavionului, apoi un om care semnaliza. Distrugătorul *Hugues* trimise o ambarcaţie, care culese doi marinari, socotiţi morţi în infirmerie în momentul evacuării. Nimitz, ţinut la curent cu chinurile *Yorktown*-ului, îi telegrafie lui Fletcher: „Salvaţi-l. Trimit un dragor, un remorcher şi un distrugător.” Dragorul, venit de mai aproape, sosi primul şi astfel începu remorcarea, în timp ce o echipă de salvare urca la bordul portavionului care fu

repus în poziţie verticală, mulţumită unor judicioase manevre cu pompele. Distrugătorul *Hamman* naviga în preajma sa, iar alte distrugătoare îi slujeau de dispozitiv de siguranţă imediată. *Yorktown* ar fi putut fi salvat, dacă n-ar fi intervenit inamicul. Dar iată că un submarin japonez, care urmărise convoiul, înşelă vigilenţa escortei, înaintă curajos şi lansă patru torpile. Două îl loviră pe *Hamman*, care se şi scufundă. Celelalte două intrară în *Yorktown*. Portavionul se scufundă abia a doua zi dimineaţă.

Pierderile celor doi adversari s-au soldat, pînă la sfîrşit, astfel: japonezilor le-au fost scufundate patru portavioane, un crucişător, două distrugătoare, unul sau două transportoare, precum şi avariate mai multe nave mari. Peste 2 000 de marinari şi aviatori japonezi şi-au pierdut acolo viaţa. Americanii au pierdut un portavion şi 150 de avioane. Morţi au avut 307. Răniţii japonezi care au murit în braţele americanilor au fost cufundaţi în mare sau înhumaţi cu onoruri militare.

Bătălia de la Midway a confirmat importanţa de prim ordin a rolului aviaţiei ambarcate, reliefat dealtfel şi cu prilejul bătăliei din Marea Caraibilor. Dispunînd de o uriaşă superioritate în artilerie, amiralul Yamamoto dăduse greş în operaţia sa, fără să se fi putut sluji măcar de tunurile sale mari.

IV

GUADALCANAL

Potrivit tuturor mărturiilor, ultimele ceasuri ale drumului de apropiere s-au scurs într-o atmosferă ciudată, destul de

aţîţătoare, în care curiozitatea juca cel mai de seamă rol. Plouase săptămîni în şir. Plouase în Noua Caledonie: pe străzile Wellington-ului; plouase pe cheiuri, în timpul nesfîrşitei debarcări; plouase în insulele Fidji; iar patrulele de acoperire îşi luaseră zborul pe ploaie ori prin pîclă, aproape în fiecare dimineaţă, desenînd cu elicele lor irizate discuri chenăruite de nimburi. Dar iată că în noaptea aceea ploaia contenise. În sfîrşit. Pe cerul spălat scînteiau, printre cumuluşi, stele ochioase. Era plăcut. Oamenii, chiar cei ce nu făceau de cart, se sculaseră cu mult înainte de ivirea zorilor, de cum se zvonise pe navă că în zare s-a ivit pămîntul. Da, pămîntul se afla acolo, drept înainte, la nord-est, pe deplin vizibil în scalda razelor lunii aflată la ultimul ei pătrar. Deloc duşmănos. Se puteau desluşi măguri împădurite coborînd lin spre mare; lumina lunii sculpta relieful. Şi pentru că se apropiau zorile, cerul se limpezi şi mai mult, apoi păli. Stelele se topiră. Escadra venise pe stînga, astfel că ţărmul defila acum la tribord. În dimineaţa ce se năştea, munţii verzi se conturau cu uimitoare claritate, iar văile ce-i tărcau împrumutaseră culoarea violetelor. La poalele pantelor, plaje întinse, de culoare deschisă. Escadra naviga atît de aproape de ţărm, încît se putea auzi rostogolirea pe nisip a valurilor iscate de nave. Nici un alt zgomot în afară de torsul surd al maşinilor şi de vuietul tăvălugurilor de apă lingînd pămîntul. La gura unei văi micuţe, un sat de băştinaşi – cîteva colibe înălţate pe stîlpi. Dar în preajma lor, nimeni. Pesemne că toată suflarea din colibele acelea dormea. Pe navă fiecare om se întreba dacă era într-adevăr cu putinţă ca ţărmul acela să devină un cîmp de luptă. Astfel apăru oamenilor de pe *Enterprise*, în dimineaţa zilei de 7 august 1942, Guadalcanalul.

Guadalcanalul (denumit şi Guadalcanar – ortografierea acestor nume melaneziene, în care consoanele sînt atît de discutabile, este în general un compromis – însă Guadalcanal sună magic) este una dintre insulele arhipelagului Solomon, al cărui lanţ, orientat de la nord-vest spre sud-est, se întinde pe aproximativ 500 de mile, începînd cu estul Noii Guinee şi înaintînd în direcţia Noilor

Hebride. Altfel spus, şiragul insulelor Solomon, aproximativ paralel cu coasta de nord-est a Australiei, este despărţit de continent prin Marea de Corali, lată cam de 800 de mile. Privite dinspre mare, insulele acestea par adevărate giuvaeruri. Se spune că Mendana, care le-a descoperit în 1569, le-a dăruit numele acesta gîndindu-se la comorile vestitului rege al Iudeilor. Mai tîrziu, s-a văzut că Melanezia este leagănul unei familii omeneşti primitive. Evanghelizaţi, băştinaşii aceştia au devenit în cea mai mare parte prezbiterieni sau catolici. Celelalte fiinţe ale insulelor sînt reptile, insecte şi păsări cu penaj strălucitor. Guadalcanalul măsoară cam 150 de kilometri lungime pe 50 lăţime. Japonezii nu s-ar fi interesat probabil de insula aceasta mai mult decît de oricare alta, dacă ea nu ar fi fost dăruită, spre nord, cu cea mai frumoasă cîmpie din arhipelag. O cîmpie poate deveni curînd un aerodrom. Şi apoi, în faţa acestei cîmpii din nordul insulei există o alta, pe nume Florida, al cărei ţărm arcuit spre Guadalcanal adăpostea o radă şi un port adînc, Tulagi, ocrotit de insuliţele Tulagi, Gavutu şi Tanambogo. Un aerodrom, un port – iată o bază. La începutul lunii iulie au debarcat la Guadalcanal trupe şi muncitori; au început lucrările.

Dar, încă din luna aprilie, comandamentul suprem american hotărîse „să facă din Pacificul de sud-vest o zonă ofensivă”. Nu ar fi lipsită de interes o scurtă privire asupra desfăşurării pregătirilor ce au decurs din hotărîrea aceasta. Ele prefigurează uriaşele planuri potrivit cărora au fost conduse după aceea operaţiile.

Un nou post de comandă a fost creat la Auckland (Noua Zeelandă) şi încredinţat viceamiralului Robert L. Ghormley. Ghormley avea faima că înjură tot atît de mult ca şi Halsey, dar că, pe deasupra, este un bun organizator. A părăsit Washington-ul la 1 mai, anume spre a se duce la postul său, unde a sosit în ziua de 7. La 12 mai el a primit de la Nimitz misiunea „de a ocupa poziţiile insulare menite să-i uşureze conducerea operaţiilor în Pacificul de sud-vest şi în Pacificul central, precum şi de a pregăti lansarea de

operaţii amfibii împotriva poziţiilor ocupate de japonezi.” După Midway, comandamentul superior estima că „legile strategiei cereau ca inamicul să fie lovit din nou, cu putere şi repede”. Ghormley a primit aşadar, la 2 iulie, ordinul de a ataca grabnic. A fost numit şef al tuturor forţelor terestre, maritime şi aeriene ale Pacificului. Generalul-locotenent [1] Alexander A. Vandegrift, comandantul Diviziei I a trupelor de marină, a fost numit şef al forţelor de ocupaţie în teritoriile ce urmau a fi cucerite. Prima jumătate a acestei divizii abia debarcase în Noua Zeelandă, venind din Statele Unite, unde se instruia de luni şi luni; cea de a doua jumătate se afla pe drum. Divizia urma să fie întărită de Regimentul 2 al trupelor de marină şi de Batalionul I de asalt (sau Raiders). Ziua Z a atacului a fost fixată pentru 1 august, adică după trei săptămîni de la sosirea ultimelor unităţi din trupele de marină. În cele trei săptămîni trebuiau făcute următoarele treburi: debarcaţi oamenii, lăsaţi să se odihnească, regrupaţi pe unităţi de luptă, reîmbarcaţi; mai trebuia descărcat şi reîncărcat materialul (vom vedea de ce anume), pregătită operaţia amfibie, repetată; apoi trebuia efectuată deplasarea la locul atacului. Totul (astfel precizau ordinele) executat în cea mai deplină taină.

Întrucît vremea proastă pricinuise întîrzieri în transporturi, programul a fost decalat cu cîteva zile. Navele ce soseau din Statele Unite trebuiau să fie descărcate, apoi reîncărcate, astfel încît la ceasul luptei totul să poată fi obţinut în ordinea cuvenită şi anume: armele, vehiculele şi benzina, muniţiile; apoi hrana, tot ceea ce era legat de îngrijirea medicală, precum şi un supliment de benzină. Navele aveau să ridice ancora în portul Wellington. Operaţiile au fost centralizate de-a lungul unui singur chei unde puteau acosta cinci nave deodată. Timpul era scîrbos: frig, ploaie, vînt antarctic suflînd în rafale. Ploaia spăla şi decolora munţii aceia alcătuiţi din cutii de carton stivuite pe chei; responsabilii de la intendenţă nu mai ştiau dacă încărcau cincizeci de mii de raţii de mazăre sau suc de

[1] Gradul de general-maior american şi britanic echivalează cu general-locotenent la noi (n.t.)

grepfrut. Cei din trupele de marină se odihneau după oboseala călătoriei în Statele Unite-Noua Zeelandă, cărînd cu spinarea lăzi şaisprezece ore pe zi. „Se vor odihni după ce se vor reîmbarca”, a hotărît comandamentul. O navă care, la sosire, suportase operaţia descărcare-reîncărcare, a fost din nou în întregime descărcată şi iarăşi reîncărcată, spre verificare, ca să se vadă dacă, într-adevăr, toate se aflau la locul lor. Fiecare navă transporta o unitate de luptă cu toate armele şi aprovizionarea necesară menţinerii în acţiune vreme de treizeci de zile. O altă navă transporta aprovizionarea în hrană şi muniţii, pentru a menţine trei dintre aceste unităţi în acţiune, încă treizeci de zile. Orice obiect de prisos a fost eliminat din încărcături, cu o severitate draconică (draconică pentru americani). Aşa de pildă, fiecare batalion avea dreptul doar la două maşini de scris, iar zahărul candel (un dulce mult apreciat) a fost înlocuit cu săpun, chibrite, lame de ras, ţigări. La 7 iulie, Ghormley a plecat cu avionul în Australia, unde a avut o întrevedere cu generalul Douglas MacArthur, comandantul suprem al zonei de sud-vest. La 16 iulie şi-a încheiat redactarea ordinului său de operaţie. Ordinul acesta a fost „camuflat” într-o schemă de aplicaţie. El prevedea folosirea următoarelor forţe aero-navale (enumerarea poate fi sărită de către persoanele grăbite):

Trei mari grupări operaţionale, dintre care primele două sub comanda viceamiralului Franc J. Fletcher (Fletcher: un bătrîn lup de mare, dar cu purtări civilizate; epicurean, jucător de bridge şi de golf, amator de conversaţii cu femei tinere pe la serate; energic, uneori nestăpînit. Excelent pilot de marină). Mai întîi gruparea „NAN” (forţă de sprijin aerian), cuprinzînd: grupul I, alcătuit din portavionul *Saratoga*, plus 2 crucişătoare şi 5 distrugătoare; grupul II, alcătuit din portavionul *Enterprise* (purtînd pavilionul contraamiralului Thomas C. Kinkaid, comandantul acestui grup; comandant de navă: căpitan de rang 1 Arthur C. Davis), plus un cuirasat (*North Carolina*), 2 crucişătoare şi 5 distrugătoare; grupul III, alcătuit din portavionul *Wasp*, plus 2 crucişătoare, 6 distrugătoare şi 5 petroliere. În al doilea

rînd: gruparea operaţională „TARE”, comandată de contraamiralul Richard K. Turner, cuprinzînd: 22 transportoare; 1 grup de sprijin de artilerie, alcătuit dintr-un crucişător şi un distrugător; 5 dragoare de mine; un grup de siguranţă apropiată, trecut sub ordinele contraamiralului Crutchley (britanic, *Royal Navy*) şi compus din 3 crucişătoare australiene şi 1 crucişător american cu aviaţia lor, plus 8 distrugătoare. În al treilea rînd, o grupare de avioane şi hidro-avioane cu bazele pe uscat (La Nouméa, Efate, Tongatabu, Samoa, insulele Fidji). Adică, în total, 3 portavioane, 1 cuirasat, 14 crucişătoare, vreo treizeci de distrugătoare, 10 nave auxiliare, 22 transportoare, plus aviaţia.

Primele nave, cele mai încete, au plecat de la ancoră la 22 iulie. Fusese fixată o întîlnire în plină mare, la 23° 15’ latitudine sudică, longitudine 180°. Au mai ajuns în punctul acela şi 7 cargouri şi transportoare cu escortele lor, venind de la San Diego. Acolo a avut loc, la bordul portavionului *Saratoga*, o conferinţă a tuturor comandanţilor. Apoi întreg ansamblul de forţe s-a îndreptat spre insula Koro din arhipelagul Fidji, unde trebuia să aibă loc repetiţia generală.

Au ancorat în faţa acestei insule în ziua de 28 iulie. Băştinaşii au sosit în grabă cu pirogile; apoi cu ajutorul frînghiilor, soldaţii le-au dat chiloţi uzaţi, lame vechi de ras, pantofi de tenis şi tricouri în schimbul unor stofe din fibre de cocos, coliere din scoici şi nuci de cocos. Din partea americanilor cererea întrecea oferta, marfa indigenă crescuse la preţ; la o oră după deschiderea pieţii, nuca de cocos se plătea cu bani peşin şi valora 1 dolar bucata. Apoi băştinaşii au fost îndepărtaţi, pentru a se începe repetiţia. Avioanele au bombardat recifuri de corali, mitralierele au scurmat nisipul, proiectilele au sfîrtecat cocotierii. Ostaşii de marină îşi aruncau materiale de debarcare, vociferînd sub ploile acelea torenţiale. Băştinaşii priveau speriaţi spectacolul, de la distanţă, şi mai uluiţi că-i vedeau pe albi bătîndu-se cu nevăzutul; apoi au plecat.

Nici armata, nici marina nu erau încă pregătite cu

adevărat pentru debarcări de anvergură. Vremea proastă nu îngădui executarea în totalitate a repetiţiei. Mai mult decît atît, necesitatea de a păstra regimul de interdicţie radio, care anula aproape toate posibilităţile de comunicare, făcea ca operaţia să fie ca şi necontrolabilă. Totuşi, comandamentul aprecie că toată agitaţia nu se dovedise inutilă. Plecarea definitivă a avut loc noaptea. La 3 august, s-a trecut la sudul Noilor Hebride, ruta nord-vest. La 7 august, la Guadalcanal.

La 5,30 cele trei portavioane au început să-şi lanseze avioanele. La 6,13 toate navele desemnate au deschis focul, în timp ce Dauntless-urile presărau bombe peste Guadalcanal, peste Florida şi peste mănunchiul de insuliţe. La 6,47, transportoarele soseau în faţa plajelor, iar la 6,50 a fost dat ordinul de debarcare. Ambarcaţiunile au fost coborîte în apa calmă. Vremea era minunată. Singurele reacţii japoneze se concretizaseră prin apariţia unui avion, doborît de altfel imediat şi prin cîteva focuri ale antiaerienei. După aceea, nimic. La ora 8 ostaşii de marină au debarcat pe două dintre plajele Guadalcanalului, fără să întîmpine vreo rezistenţă (un puşcaş izolat ucisese un om). Puteau fi văzuţi cu ajutorul binoclului – pe cap purtau căşti şi erau foarte încărcaţi; traversau plajele ţopăind, în timp ce avioane americane zburau foarte jos, chiar pe deasupra lor. Au intrat îndată în junglă şi s-au îndreptat spre aerodrom.

Înaintau în coloană de cîte unul, la aproximativ treizeci de paşi interval, cu arma în cumpănire, ascuţindu-şi auzul. Nici un sunet în afară de viersul păsărilor. Atotstăpînitoare erau doar umezeala densă şi penumbra. Pămîntul, unduios şi moale ca un covor. Nimeni. Sus de tot, dincolo de creştetele înalte ale copacilor, cerul albastru. Ostaşii de marină înaintau păstrînd o tăcere absolută, fără a lăsa în urmă nici un colţişor necercetat, asemenea unor trupe care au făcut foarte multă instrucţie. Ochii se învăţau cu penumbra, dar înaintarea aceasta înceată, prin jungla jilavă, cu toate simţurile treze, însemna o grea încercare pentru nervii unor occidentali. Pînă şi cel mai slab pîrîit îi

făcea să-şi lunece degetul pe trăgaci. Deodată, toţi cei din fruntea coloanei se opriră: se auzea ceva. Da, murmurul unui rîu. Într-adevăr, jungla se lumină; în scurtă vreme se ivi şi rîul, destul de lat, limpede, nu prea adînc. Soarele se strecura printre crengile copacilor şi revărsa lumină peste rîul acela care şerpuia susurînd într-un decor măreţ, teatral întrucîtva. O pasăre multicoloră spintecă lumina. Oamenii contemplau întunecaţi, bănuitori, spectacolul naturii. Primii intrară în apă, în timp ce alţii treceau în poziţie de tragere, spre a-i acoperi la nevoie. Apoi, cei care trecuseră făceau acelaşi lucru pentru următorii. Nimic nu se întîmplă. Şirul de soldaţi deveni şerpuitor, iar înaintarea continuă.

La puţin timp după aceea jungla se lumină din nou. Se puteau vedea urmele proaspete ale bombardamentului american, arborii retezaţi. Coloanele îşi conteniră mersul. La mai puţin de o sută de metri, printre copaci, într-un soi de pajişte destul de întunecată încă, puteau fi zărite nişte cabane din scînduri. Cîteva fuseseră distruse; cele ce păreau neatinse aveau o înfăţişare sărăcăcioasă, de strictă utilitate. Prezenţa lor impresiona neplăcut. În inima acelei vegetaţii luxuriante, ostaşii de marină se tîrau ca şerpii. Nimeni în barăci, nimeni împrejur. Aşadar, o tabără japoneză. Cea mai vastă dintre construcţii era mobilată de mese lungi, acoperite cu rămăşiţele unui prînz părăsit în grabă: nişte sticluţe galbene, iar în castroanele şi farfuriile de tablă lăsate în neorînduială – orez, peşte uscat... Un parfum exotic plutea peste toate. Cercetînd restul taberei, ostaşii de marină descoperiră dugheana de fierari, cantine destul de prost aprovizionate şi un garaj cu cîteva sute de biciclete urîte, negre. Un detaşament fu lăsat acolo, pentru a ocupa tabăra.

Spre prînz, oamenii care înaintau prin jungla Guadalcanalului auziră deasupra lor uruit de avioane; înţeleseră că erau bombardiere japoneze care zburau la mare înălţime. Peste cîteva clipe ghemotoace negre se iscară în jurul acelor avioane, iar ostaşii de marină pricepură că este vorba de antiaeriana navelor americane. Pînă la ei, bubuitul tunurilor ajungea oarecum vătuit.

Oamenii aveau impresia că navele se aflau la mare depărtare, că-i despărţea o porţiune de junglă cu neputinţă a fi străbătută. Curînd antiaeriana amuţi. Dar se făcu din nou auzită către orele 13,30, ca şi mugetul bombardierelor în picaj. Totul se petrecea în afara văzului; nimeni nu ştia, nu se dumirea.

Apoi dădură peste încă o tabără, mult mai mare decît prima, avariată de bombardament. Pîlcuri de arbori cosiţi, barăci răsturnate cu susul în jos, iar în centru, într-o construcţie ce scăpase nevătămată, ostaşii de marină descoperiră uniforme albe, ofiţereşti, caschete şi săbii. Era sediul postului de comandă japonez. Mai departe, cazarmamente, bucătării, o magazie plină cu orez; o magazie de intendenţă cuprinzînd tot felul de provizii, precum şi bere japoneză, sake [1], ţigări şi zahăr candel. Nici morţi, nici vii pe nicăieri. Explorarea acestor cantonamente pustii, din care orice urmă de viaţă părea să fi pierit brusc, ca la semnul cumplit al unei baghete magice, nu se dovedea mai puţin tulburătoare decît înaintarea prin junglă. Ostaşii de marină se simţiră uşuraţi cînd o patrulă semnală prezenţa probabilă a inamicului, nu departe de această de-a doua tabără. Desfăşuraţi în lanţ de trăgători, americanii descoperiră sub arbori vreo cincizeci de oameni aproape goi, fără arme, sfrijiţi, vizibil îngroziţi. „Duşmanii” aceştia nu opuseră nici o rezistenţă şi explicară, cu chiu cu vai, că erau muncitori coreeni, trataţi de japonezi ca nişte sclavi. Mai adăugară că japonezii se retrăseseră în direcţia colinelor. Într-adevăr, ostaşii de marină înaintară în jungla Guadalcanalului pînă seara, fără să întîlnească ţipenie de om. Muniţiile şi aprovizionarea ce fuseseră debarcate se adunau în stive pe plajele insulei.

Batalionului 1 de asalt (Raiders) i se încredinţase misiunea de a pune stăpînire pe insuliţa Tulagi. Debarcarea a fost efectuată la vîrful de nord, fără nici o greutate şi fără nici o reacţie din partea inamicului. Atacatorii îşi începură înaintarea urmînd cele două maluri ale masei centrale.

[1] Rachiu de orez (n.t.)

Jungla din Tulagi era nespus de stufoasă, împăienjenită de liane, înfundată de tufe uriaşe. Soldaţii nu putură înainta în două ore decît cu 1 400 de metri. Şi, deodată, îi opri locului un puternic şi nevăzut foc de artilerie. Nu le-a trebuit prea mult timp ca să înţeleagă că tunurile şi mitralierele care scuipau focul acela erau instalate înăuntrul unor caverne – scobituri în rocile calcaroase ascunse de vegetaţia junglei. Adăposturile acestea naturale puteau lesne rezista proiectilelor trimise de nave, precum şi bombelor. Au fost nevoiţi să treacă la asalt. Primii atacatori au înaintat tîrîş pînă aproape de ele şi au aruncat grenade prin deschizăturile grotelor. Japonezii le adunau cu mîna şi le azvîrleau afară. Cele ce explodau înăuntru nu păreau să-i stingherească de vreme ce artileria lor nu-şi contenea tirul. Cînd, în sfîrşit, după un asalt viguros şi cumplit de ucigător, a fost cucerită prima cavernă, americanii au găsit acolo cîţiva japonezi morţi; dar atunci au înţeles că grota aceea corespundea cu altele, prin galerii de care supravieţuitorii se folosiseră pentru a se retrage. O încrengătură de caverne comunicante, cu ziduri interioare şi obstacole proteguitoare, fusese plăsmuită acolo, în inima junglei. Pe la mijlocul după-amiezii, înaintarea atacatorilor insulei Tulagi se dovedise atît de înceată şi de costisitoare, încît comandantul batalionului de asalt ordonă să fie luate măsuri de siguranţă pentru ca noaptea să se stea pe loc.

La Gavutu existau caverne asemănătoare foarte aproape de ţărm, astfel că focul invizibilei artilerii împroşca plaja. Din zece ostaşi de marină care puneau piciorul pe uscat, unul era ucis. Cei care scăpau nevătămaţi, traversau plaja în fugă şi se culcau la marginea junglei. Înaintarea a fost la fel de anevoioasă şi de înceată ca la Tulagi. Şi aici au fost nevoiţi să-şi petreacă noaptea în junglă, faţă în faţă cu duşmanul.

La Tanambogo, acelaşi sistem de apărare. Tanambogo este legată de Gavutu printr-o şosea construită la puţini centimetri sub nivelul apei, de care americanii au vrut să se folosească. Tirul japonezilor bara şoseaua în chiar mijlocul ei, astfel că nimic nu a putut trece, nici măcar celei două

tancuri trimise la întărire. Un atac cu mijloace mai puternice a fost proiectat pentru ziua următoare.

Bombardierele japoneze, zărite la începutul după-amiezii de către ostaşii de marină ce-şi croiau drum prin junglă, veneau de la baza niponă Rabaul aflată în Noua Britanie (la aproape 1 000 kilometri de Guadalcanal). Atacul lor, care a durat zece minute, fără să pricinuiască vreo avarie, a fost urmat de atacul unor bombardiere în picaj escortate de avioane Zero. Avioane de vînătoare ce-şi luaseră zborul de pe *Enterprise* şi de pe *Saratoga* s-au înfruntat cu cei ce atacau. O bombă a atins o navă de transport, ucigînd 22 de oameni. Mai multe avioane japoneze au fost doborîte, dar piloţii de pe avioanele Zero escortoare au răpus 11 vînători americani.

Odată cu căderea nopţii, crucişătoarele contraamiralului Crutchley au început să patruleze în apele nord-vestice ale Guadalcanalului, spre a proteja transportoarele împotriva unui atac al unor submarine sau al unor nave de suprafaţă.

În aceleaşi momente, la Rabaul, o linie de nave de război cu suprastructuri caracteristice amintind de acoperişul pagodelor, ieşea dintre cheiuri, cu toate lumini stinse, îndreptîndu-se spre sud-est.

Orice junglă se trezeşte la viaţă noaptea: astfel vrea legea firii. Soldaţii americani de la Guadalcanal, de la Tulagi şi de la Gavutu îşi dădeau prea bine seama că, în privinţa lor, nici vorbă nu putea fi de somn.

„Şedinţa” a început într-un fel destul de neaşteptat, prin fluierături. Apoi, focuri de armă. Altele le-au răspuns. La un minut după aceea, din altă direcţie, o ploaie de proiectile. Şi mereu, mereu ţignalele acelea. Unii dintre fluierători se cocoţaseră pesemne prin copaci; da, aşa făcuseră. Uneori se auzea cum cîte unul dintre ei, lovit, cădea cu zgomot moale, făcînd crengile să trosnească. Alţii şuierau, iar gloanţele lor se înfigeau pe nevestite în pămînt – sau între umerii cuiva. Nevăzutul inamic era prezent pretutindeni. După mai puţin de o oră, parte dintre ostaşi se simţiră de-a dreptul descumpăniţi, neînstare să spună din ce parte

intraseră în capcana aceea jilavă.

La Gavutu şi la Tulagi, japonezii au ţîşnit din cavernele lor, aşa, deodată, urlînd; erau înarmaţi cu puşti mitraliere, cu grenade şi cuţite. Soldaţii americani i-au aşteptat cu neînfricare, trăgînd de foarte aproape. Tot japonezul care nu cădea continua să se năpustească mai departe şi să lupte pînă la moarte, la nevoie chiar cu dinţii. Încăierările s-au transformat în sălbatice lupte corp la corp. Nici un atac japonez nu s-a încheiat înainte ca toţi atacatorii să nu fi fost nimiciţi. Atacurilor desfăşurate într-un urlet le-au urmat atacuri date în tăcere. Totul amuţise; americanii se străduiau să străpungă cu privirea bezna opacă şi, mai ales, ascultau. Cel mai slab foşnet îi încorda peste măsură. Brusc, la cîţiva metri, au început să apară luminiţe şi umbre ce săltau, se asmuţeau, se agăţau cu o mocnită furie, la fel de drăcească precum ţipetele de mai înainte. Printre împuşcături şi explozii de grenade putea fi auzită răsuflarea întretăiată a oamenilor şi sunetul sec al cartilagiilor strivite sub loviturile date cu patul armei.

La bordul navelor mici ce patrulau aproape de coastă, marinarii auzeau, repercutîndu-se pe faţa apei, vuietul împuşcăturilor, al rafalelor de mitralieră, al urletelor. Din teama de a nu-i ucide pe ai lor, nu se încumetau să tragă cu tunul în vălmăşagul acela.

Apoi, odată cu apropierea zorilor, jungla se cufundă în tăcere. Japonezii se retrăseseră în vizuinile lor, nu s-ar putea spune cînd anume. Morţii lor şi morţii americanilor zăceau de-a valma pe jos. Americanii şi-i ridicară pe ai lor; apoi se regrupară, restabiliră comunicaţiile tăiate şi porniră din nou la atac. Un căpitan, pe nume Torgerson, descoperi o metodă de a reduce la tăcere cavernele japoneze. Acoperit de trăgători de elită, el izbuti să arunce prin deschizături nu grenade, ci nişte scînduri de care erau fixate încărcături de trinitritoluen, prevăzute cu fitiluri destul de scurte pentru ca japonezii să nu aibă nici măcar timpul să le apuce şi să le azvîrle afară. Un fitil prea scurt primejdui viaţa căpitanului, care se pomeni cu hainele sfîşiate; dar a scăpat cu viaţă. Datorită intervenţiei sale,

vreo cincizeci de caverne s-au prăbuşit peste ocupanţii lor.

Torpilorul *Buchanan* s-a apropiat mult de Tanambogo, pentru a trimite din plin un anume număr de proiectile asupra cavernelor japoneze. S-a putut vedea limpede cum japonezii cocoţaţi prin copaci au fost spulberaţi prin văzduh, sfîrtecaţi. Apoi şi-au croit drum înainte două nave de asalt, fiecare înzestrată cu cîte un tanc; prima şi-a putut trece tancul pînă la plajă, astfel că el s-a afundat în pădure; cea de a doua a fost oprită de un recif, la cîţiva metri de ţărm. Şi-a coborît rampa, iar tancul a înaintat, urmat de vreo doisprezece ostaşi de marină, sub tirul japonezilor. Locotenentul care comanda tancul a fost ucis. Japonezii ieşiţi de prin adăposturi au alergat pînă acolo şi au azvîrlit un drug de fier în şenile. Tancul a lunecat înapoi, înţepenindu-se pe butucul unui cocotier. În ciuda aprigului foc al ostaşilor de marină, japonezii l-au înconjurat, aruncînd înăuntru grenade. Întregul echipaj a fost ucis, iar tancul a luat foc. Torpilorul *Buchanan* s-a apucat să tragă din nou. Douăzeci şi trei de japonezi şi-au găsit moartea lîngă tancul incendiat. „Dîrzenia individuală a soldatului japonez era uluitoare”, avea să scrie Vandegrift. „Fiecare lupta pînă la moarte, preferînd să se sinucidă decît să se predea. În cursul atacului dat împotriva insulelor Solomon, doar trei japonezi s-au predat”. La Tanambogo a fost nevoie de intervenţia aviaţiei la rasul solul şi de alte două atacuri cu tancurile, pentru a-i înfrînge pe apărători sau, mai bine zis, pentru a-i extermina. La ora 22, Tanambogo, Tulagi şi Gavutu se aflau deplin în mîinile ostaşilor de marină; doar cîţiva japonezi răzleţi mai trăgeau ici, colo.

La Guadalcanal, după ce au respins atacurile nocturne ale japonezilor, americanii şi-au reluat înaintarea spre cîmpie; unul dintre batalioane urma ţărmul, celălalt se afunda în junglă. Acesta ajunse la prînz la aerodromul care, în parte, fusese amenajat de japonezi. La ora 16 trupele americane se făcuseră stăpîne pe el. Un raport a stabilit că, începînd de la 4 iulie – data sosirii lor pe insulă – japonezii

instalaseră acolo două tabere mari şi una mai mică, debarcadere, un depozit şi un atelier mare de reparaţii mecanice, două impunătoare staţii de radio, o uzină de gheaţă, două uzine electrice, o fabrică de aer comprimat pentru torpile şi un aerodrom aproape complet, cu hangare, mîneci de vînt, 1 200 metri de pistă din ciment, baterii antiaeriene şi amplasamente de mitralieră. Aerodromul acesta a fost numit de americani Henderson Field, după numele unui comandant de escadrilă căzut la Midway.

Vreo patruzeci de bombardiere bimotoare japoneze, escortate de avioane de vînătoare, au ajuns deasupra Guadalcanalului în ziua de 8, la începutul după-amiezii. Au atacat la mică înălţime şi au suferit pierderi mari. Navele transportoare se îndepărtaseră de ţărm şi manevrau sub bombardament. Unul dintre ele a fost scufundat, un altul incendiat. În timpul acestui atac, distrugătorul *Jarvis* a fost străpuns de o bombă care i-a trecut prin cocă, fără să atingă maşinile. S-a luat hotărîrea să fie trimis la Nouméa, pentru reparaţii, însoţit de un alt distrugător, *Hovey*. S-a angajat în strîmtoarea Lengo, la nord de Guadalcanal, şi, ocolind capul Speranţa, s-a făcut nevăzut. *Hovey* venea în acelaşi siaj. După ce a ocolit şi el capul, echipajul nu a mai zărit nimic pe apele mării. Într-un minut, *Jarvis* dispăruse fără urmă. Nu s-a aflat niciodată ce anume s-a întîmplat.

Debarcarea la Guadalcanal a fost realizată cu următorul preţ: un transportor incendiat şi scufundat, un distrugător scufundat, 22 avioane doborîte. Comandamentul american socotea că pierderile în vieţi omeneşti fuseseră mai mici decît se crezuse la început. În afară de morţii din avioanele doborîte şi din navele scufundate, americanii nu pierduseră pe plaje şi în junglă decît 108 oameni (100 soldaţi, 8 ofiţeri); alţi 140 de oameni, dintre care 6 ofiţeri, fuseseră răniţi grav. Era puţin, într-adevăr, dată fiind sălbăticia luptelor desfăşurate noaptea; dar măcelurile acelea feroce nu angajaseră, de fapt, decît grupuri mici de oameni şi, dacă-i adevărat că japonezii s-au luptat ca nişte diavoli, nu-i mai puţin adevărat că fuseseră atacaţi cu o strivitoare

superioritate în mijloace tehnice de luptă. Au avut aproximativ 1 500 de morţi; 23 fuseseră luaţi prizonieri (dintre care 20 răniţi). Plus echipajele avioanelor doborîte.

„În pofida grelelor pierderi suferite de inamic”, scria amiralul King, „ne puteam aştepta la noi operaţii împotriva navelor noastre, fie prin navele de suprafaţă, fie prin avioanele venite din insula Santa Isabel. În momentul acela destul de critic, portavioanele noastre au trebuit să se retragă pentru realimentare. Alte două motive ne-au mai determinat să ne retragem portavioanele: pe deoparte, japonezii dovediseră că posedă o considerabilă foţă aeriană, pe de alta, bănuiam existenţa unor submarine inamice prin împrejurimi şi nu aveam deloc poftă să ne primejduim portavioanele.” Fletcher a fost cel care a luat hotărîrea ca portavioanele să fie retrase. El a telegrafiat lui Ghormley, la Nouméa, cum că „dat fiind numărul mare şi crescînd al bombardierelor inamice prin partea locului, recomandă retragerea forţelor de acoperire aeriană”. Ghormley a aprobat. Pe dată, Fletcher a ordonat portavioanelor şi dispozitivului lor de siguranţă imediată să se pregătească de drum. Un nou bombardament ar fi stîrnit mai mică tulburare. La miezul nopţii, Turner, şeful grupării operaţionale „TARE” (forţă amfibie) organiză la bordul unui transportor o conferinţă la care asistară amiralul britanic Crutchley şi generalul Vandegrift, şeful trupelor de marină. Din puţinul care s-a aflat, s-a tras totuşi încheierea că numele lui Fletcher nu fusese deloc pomenit în bine. Portavioanele începuseră să ridice ancora, dimpreună cu cuirasatul lor, cu cele 6 crucişătoare şi 16 distrugătoare; se ştia că o forţă navală japoneză plecată de la Rabaul se îndrepta spre Guadalcanal. Turner deschise şedinţa declarînd că, dată fiind retragerea portavioanelor, forţa amfibie era în chip periculos expusă atacurilor aeriene şi că trebuia să retragă toate navele. Vandegrift a sărit în sus; cantităţile de material de război şi de aprovizionare debarcate pe plajele Guadalcanalului se dovedeau încă insuficiente; ar fi fost o nebunie să trimită înapoi, pe jumătate pline, transportoarele aduse de aşa departe şi cu

atîtea sacrificii băneşti. Crutchley era descumpănit. Vandegrift declară că trebuia să se ducă la Tulagi, să discute cu subordonatul său, generalul Rupertus, asupra „aspectului nou şi neliniştitor al chestiunii”. Dar aspectul era mult mai îngrijorător decît şi-l închipuia Vandegrift: În timp ce avea loc conferinţa, forţa navală japoneză anunţată sosea (înainte de ora prevăzută) în apele Guadalcanalului.

Încă din amurg, crucişătoarele lui Crutchley (în afară de al său crucişător-amiral *Australia*, la bordul căruia se dusese la conferinţa lui Turner, la est de Guadalcanal) patrulau ca şi în ajun, pentru a acoperi transportoarele. Se împărţiră în două grupuri: unul la nord, altul la sud; două distrugătoare patrulau la oarecare distanţă. Toate patrulele acestea acopereau spaţiul cuprins între insulele Guadalcanal şi Florida, convergînd spre nord-vest, de o parte şi de alta a unei insuliţe vulcanice numită Savo. Cerul era noros, noaptea întunecată. Nimic nu ne-ar împiedica să închinăm pagini multe, cu hărţi şi schiţe, descrierii bătăliei ce s-a dat în insula Savo. Dar cît de puţin serioasă ar fi treaba aceasta. Minuţioasele şi tîrziile reconstituiri nu corespund de fel cu realitatea. Un singur cuvînt caracterizează exact lupta aceasta nocturnă, cuvîntul *surpriză*. Laconica relatare a amiralului King dă limpede a înţelege următoarele: „Către ora 1,45 noaptea, o grupare de nave – crucişătoare şi contratorpiloare – inamice (6 crucişătoare escortate) a pătruns în locurile acestea, fără să fie reperată şi, ajutată de rachete lansate din avion, a atacat, cu tunul şi torpila, trupele noastre de protecţie. Luaţi prin surprindere, dar şi din cauza intensităţii focului japonez care, în cîteva minute, a izbutit să pricinuiască mari avarii navelor noastre, nu am putut răspunde decît în slabă măsură tirului inamic”. Cîteva rînduri ale căpitanului de rangul 1 japonez Toshikazu Oamae, şeful statului major al amiralului care comanda crucişătoarele atacatoare, înlesnesc precizarea, dacă nu a detaliilor, cel puţin a aspectului general al luptei: „La puţin timp după ce am trecut la Savo, am reperat gruparea din sud a

crucişătoarelor dumneavoastră. Peste aproximativ două minute am lansat torpilele şi am deschis foc cu tunurile. Imediat după aceea am venit pe stînga şi am reperat gruparea dumneavoastră de nord. Venind pe stînga, coloana noastră s-a împărţit în două: o divizie de crucişătoare a trecut în dreapta grupării americane, cealaltă în stînga. Pe dată am început a ataca cu torpila şi cu tunul."

Nava *Canberra a* fost lovită de 26 proiectile şi de una sau două torpile, înainte chiar ca artileria proprie să apuce să tragă vreun foc. Pe puntea în flăcări, un morman de morţi; comandantul a fost ucis printre primii. În două minute situaţia navei devenise disperată. Şi s-a scufundat, învăluită în fumul incendiilor sale.

La pupa lui *Canberra*, *Chicago* se pregătea să deschidă focul asupra atacatorilor, cînd veghea tribord semnală siajul unei torpile. Comandantul ordonă: „Cîrma dreapta !" Două torpile explodară undeva la babord. Peste cîteva secunde o altă torpilă lovea prova, ridicînd o coloană de apă înaltă cît catargul, smulgînd etrava. Un proiectil reteză piciorul din tribord al catargului prova. Proiectoarele de pe *Chicago* continuau să caute invizibilul agresor. Groaznic de avariată, nava *Chicago* nu avea să se scufunde totuşi.

Atacată cu tunul de la mai puţin de o milă, *Astoria* se pomeni curînd cu o turelă scoasă din luptă şi cu mai multe incendii la bord. Toate tancurile de apă plesniseră. Muniţia artileriei secundare exploda din cauza căldurii, sfîrtecînd pe toţi cei din jur. Echipajul fu silit să părăsească nava pe cale să se scufunde. *Quincy*, străluminat dintr-odată de mai multe proiectoare japoneze, se pomeni ciuruit, într-o clipită doar, de proiectile. „Flăcările l-au cuprins ameţitor de repede, povesteşte comandantul navei *Vincennes*. Îl vedeam cum se mistuie în stînga noastră, foarte aproape. Am virat cu viteză la dreapta, spre a mă depărta de jarul acela. În aceeaşi clipă unul dintre distrugătoarele sau crucişătoarele japoneze ne-a trimis o torpilă care a pătruns în compartimentul numărul unu al căldărilor. O a doua explodă imediat după aceea, în compartimentul numărul

patru. Proiectilele cădeau ca ploaia în jurul punţii de comandă. Bombardamentul de artilerie continuă în timp ce noi schimbam de drum, astfel că ne-am mai trezit cu o torpilă sau poate chiar cu două deodată. Focurile s-au stins toate. Şi cum *Vincennes* începea să se încline la babord, am ordonat părăsirea navei. Au fost aruncate pe mare plute de salvare.” La mai puţin de o milă distanţă, un crucişător japonez continua să tragă cu toate tunurile asupra navei *Quincy* preschimbată într-o vatră de jăratec. Vaporii ţîşneau din coşul navei muribunde iscînd un vuiet cumplit. *Quincy* începu să se încline încet la babord. În lumina incendiului i se vedea trupul ciuruit de torpile răsărind dintre valuri, deasupra capetelor celor ce înotau în apa neagră, agăţîndu-se de plute şi epave.

Patru crucişătoare scufundate, un crucişător şi două distrugătoare grav avariate. „Trebuie – a declarat Crutchley – să privim deschis faptul că, pregătind o forţă pe măsură, în intenţia de a respinge un atac de suprafaţă, forţa aceasta a fost distrusă cînd s-a declanşat atacul.” Oare cine greşise ? Groaznică greşeală ! Distrugătoarele însărcinate cu „veghea radar” pe lîngă insula Savo nu dăduseră alarma. Primele rapoarte au conchis: „Strecurîndu-se foarte aproape de insuliţă, japonezii au scăpat de detectarea prin radar, căci siluetele lor se contopeau cu ţărmul; mai mult decît atît, la vremea aceea radarul se dovedea încă nedesăvîrşit”. Într-un raport ulterior, Nimitz atribuia înfrîngerea din ajun nu atît materialului de luptă, cît instrucţiei nesatisfăcătoare şi oboselii personalului. Nimeni nu văzuse nimic, deşi toată lumea ştia că japonezii veneau; de o oră şi mai bine, avioanele lor de însoţire fuseseră auzite. „Surpriza – cauza primordială a înfrîngerii noastre – a fost rezultatul unei ţesături de împrejurări nefericite”, a încheiat King. „Întrucît trebuia să ocupam cît mai repede Guadalcanalul, nu ne-am putut întocmi planurile cu grija obişnuită. Anumite deficienţe în sistemul nostru de comunicaţii nu au făcut decît să înrăutăţească şi mai tare o situaţie şi aşa nu prea mulţumitoare. Poate că şi oboseala ne-a slăbit vigilenţa. În general însă, ne-a lipsit experienţa,

de aceea am fost luaţi prin surprindere.”

Din fericire, japonezii s-au retras fără să atace navele de transport. Chibzuiseră, au afirmat ei mai tîrziu, că s-ar fi putut pomeni dimineaţa fără protecţie aeriană, în chiar raza acţiunii aviaţiei americane. Ignorau plecarea portavioanelor. Mai mult decît atît, o salvă de artilerie trimisă de pe *Vincennes* distrusese cabina hărţilor ce aparţinea crucişătorului-amiral. Navigaţia nocturnă fără documente, şi prin locuri prea puţin cunoscute, n-ar fi fost lipsită de primejdii.

Portavioanele lui Fletcher plecaseră, dimpreună cu unităţile ce asigurau siguranţa lor imediată, în seara zilei de 8. În după-amiaza zilei următoare, crucişătoarele ce scăpaseră din bătălia de la insula Savo şi navele de transport, descărcate pe jumătate ori pe sfert, au plecat şi ele. Altfel spus, nu mai rămăsese la Guadalcanal nici o navă americană. Marina se retrăgea după ce pierduse patru crucişătoare, lăsîndu-i pe ostaşii de marină cu prea puţin material (cîteva tancuri, cîteva tunuri antiaeriene), cu te miri ce muniţie şi aproape fără provizii, într-o junglă nesănătoasă şi necunoscută în care se ascundea inamicul. „Necesitatea militară de a îndepărta flota Guadalcanalului nu a fost deloc evidentă pentru ostaşul de rînd din trupele de marină, a notat un istoric oficial. Într-adevăr, soldatul înţelege mai greu, uneori, pentru ce cutare fel de a acţiona, socotit nu prea onorabil la o treaptă inferioară, poate deveni în sfere mai înalte o necesitate strategică. Aşa se întîmplă însă de cînd există militari şi războaie. Şefii care au preferat să salveze portavioanele, riscînd în felul acesta viaţa unităţilor debarcate (cam devreme poate) la Guadalcanal, nu s-au mirat de fel că oamenii erau nemulţumiţi de părăsirea aceasta. Gîndeau, probabil, şefii, că timpul le va şterge pe toate şi că ostaşii de marină vor uita. Au uitat, drept este. Dar nu chiar atît de repede.

În primele zile soldaţii au socotit, de bună credinţă fiind, că li se lăsase de zece ori prea multă hrană; nu mîncau. Tensiunea nervoasă pricinuită de războiul din junglă le tăia

orice poftă, li se părea că tot ce mestecau avea gust de rumeguş; între timp se întrebau pentru ce se simt atît de vlăguiţi. Ofiţerii erau nevoiţi să-i roage să mănînce. Mai apoi, la cîtva timp, după ce încordarea a mai scăzut, oamenii au băgat de seamă că raţiile erau mizerabile. Orezul găsit în magaziile japoneze deveni baza hranei lor; încercau să mai prindă puteri bînd o licoare ciudată, îmbuteliată în sticluţe mici ce purtau eticheta: „Mitsubi – suc de mere şampanizat.”

Retraşi în vestul insulei Guadalcanal, japonezii se reorganizaseră. Atacau în fiecare noapte, cu efective slabe; dar cu aceeaşi furie ca la început. În fiece noapte, crucişătoare şi distrugătoare veneau să le aducă alimente; apoi, navele acestea bombardau sectorul ocupat de trupele de marină. Americanii se vîrau prin gropi, lipindu-şi obrazul de pămînt. Crengile cocotierilor se zburătăceau pe sus, ţăndărite, pămîntul se cutremura şi răsuna ca un gong; proiectilele zebrau cerul de smoală. Cocoţaţi prin copaci, nepăsători la gîndul că însăşi artileria lor i-ar fi putut ucide, japonezii făceau semnale cu fluierul şi trăgeau toată noaptea. Trupele americane de marină au încercat să atace dinspre plajă satul Matanikau: doar trei oameni s-au întors vii din expediţie. A urmat o săptămînă de ciocniri scurte, cu nopţi din care nu lipsea un bombardament, cu neaşteptate iureşuri de japonezi, cu fluierători-trăgători. În ziua de 18, Vandegrift a dat ordin să se înainteze şi, în primul rînd, să fie ocupat Matanikau. Un pîlc de cîteva sărmane colibe de băştinaşi devenea obiectiv tactic. Atacul şi apărarea s-au dovedit la fel de sălbatice. Americanii de la Guadalcanal ajunseseră să-i urască pe japonezi cum nu se poate mai mult. Un prizonier adus printre linii, gol, doar în slip, păşea cu braţele ridicate în faţa puştilor, printre şirurile de soldaţi care strigau: „Moarte lui ! Daţi-i cîteva picioare în fund...!” Japonezii nu făceau nimic pentru a se arăta cît de cît binevoitori. Răniţi fiind, amorsau grenade şi săreau în aer dimpreună cu cei ce-i capturau.

În noaptea de 18 august, mici transportoare japoneze au debarcat trupe la cele două extremităţi ale

aerodromului, iar în noaptea următoare efectivele debarcate la extremitatea estică au declanşat un atac pe malul unui rîu numit Tenaru. Valul de atacatori s-a năpustit într-o reţea de sîrme ghimpate întinsă în ajun de către americani, înfruntînd astfel focul ucigaş al automatelor. Japonezii care au scăpat cu viaţă, care îşi săpaseră pe loc o tranşee, au fost nimiciţi în zori de trei tancuri sprijinite de mortiere. Puţin mai tîrziu s-a văzut că respectivul rîu nu fusese Tenaru, ci Ilu. Bătălia nocturnă a continuat să fie amintită sub numele de bătălia de la Tenaru. Dar are asta vreo importanţă ?

Către 20 august, suma informaţiilor aduse de avioanele de cercetare a dat la iveală faptul că japonezii strînseseră în zona Rabaul 3 sau 4 portavioane, 2 cuirasate, 12 crucişătoare, vreo douăzeci de distrugătoare, mai mult de 15 transportoare mari, cargouri şi petroliere şi 160 de bombardiere şi de avioane de vînătoare terestre. Pe data de 23, amiralul Fletcher, comandantul escadrei americane, care naviga în supraveghere la sud-est de Guadalcanal, a fost informat că 3 portavioane japoneze escortate fuseseră zărite la sud de Truck (arhipelagul Marianelor), îndreptîndu-se spre sud-est. A ieşit de îndată întru întîmpinarea inamicului. Escadra lui cuprindea două grupări operaţionale, fiecare dintre acestea grupate în jurul cîte unui portavion: *Saratoga* (sub pavilionul lui Fletcher), escortat de 2 crucişătoare grele şi de 5 distrugătoare; *Enterprise*, escortat de 1 cuirasat (*North Carolina*), l crucişător greu, l crucişător uşor antiaerian şi 6 distrugătoare.

La 24 august ora 6,30 de pe portavionul *Enterprise* decolă prima sa patrulă care nu detectă nimic. În timpul dimineţii sosiră totuşi alte informaţii, venite de la COMAIRSOPAC (Comandamentul forţelor aeriene din Pacificul de sud); ele confirmau informaţiile anterioare. Fletcher ordonă portavionului *Enterprise* decolarea unei a doua patrule de cercetare. Avioanele s-au întors după-amiaza tîrziu. Observaseră ceva: la aproximativ 200 de mile, la nord-vest, înainta o escadră compusă din trei

portavioane, opt crucişătoare grele, şase crucişătoare uşoare, şaisprezece distrugătoare. Armada aceasta naviga în formaţie foarte rărită, întinsă pe un arc de 60 pînă la 80 de mile. Altfel spus, japonezii se aflau în drum spre Guadalcanal, ca să-l recucerească.

Avioanele de cercetare lansaseră bombe asupra portavioanelor japoneze, dar fără să le nimicească. În cursul acestui dintîi şi slab atac a fost doborît un avion american. Mitraliorul din spate al avionului, un anume Delmar D. Wiley, a reuşit, deşi rănit, să se smulgă din avion şi să umfle pluta. Avea să rătăcească două săptămîni înainte de a ajunge pe o insuliţă locuită de băştinaşi care l-au cules, l-au îngrijit şi i-au procurat mijloacele necesare spre a ajunge din nou în Florida, unde a sosit în ziua de 11 aprilie 1943, la 218 zile după întîmplare.

Un al doilea val, alcătuit din bombardiere în picaj şi din avioane torpiloare, decolă de pe portavioanele americane. Cele de pe *Saratoga* sosiră primele deasupra inamicului. Ele descoperiră micul portavion *Ryuju*, de 7 500 tone şi îl torpilară; apoi îl bombardară distrugîndu-i puntea de zbor. L-au lăsat în derivă, mistuit de flăcări, culcat pe o parte. Între timp, japonezii îşi lansaseră şi ei avioanele. Aparatele de pe *Enterprise* şi de pe *Saratoga* decolaseră abia, cînd radarurile semnalară apropierea unei formaţii aeriene inamice.

Din momentul acela radarul avea să aducă americanilor servicii tot mai preţioase. O descriere a sa nu şi-ar avea rostul aici. Asupra acestei invenţii, aplicare a principiului reflectării undelor radioelectrice ultrascurte, au fost publicate numeroase articole şi cîteva cărţi sau broşuri. În realitate, la bordul marilor nave nu se afla un singur radar ci mai multe, fiecare înzestrat cu o detecţie deosebită: radar de veghe apropiată şi îndepărtată împotriva avioanelor, radaruri de artilerie, instalaţii I.F.F. *(Interrogation Friend or Foe)* etc. Începînd cu anul 1942, instalarea radarului pe o navă de linie sau pe un portavion cuprindea 12 sau 15 posturi de diverse tipuri, prevăzute cu un personal specializat alcătuit din 100, 150 de oameni.

Informaţiile obţinute prin radar şi alte mijloace erau adunate la un „Centru de Informaţii”.

Valul de asalt japonez cuprindea 36 de bombardiere în picaj şi 12 avioane torpiloare, escortate de 24 avioane de vînătoare; el fu interceptat de patrula de acoperire, dar 30 de bombardiere şi numeroase avioane de vînătoare ieşiră din încăierare. La bordul portavionului *Enterprise* radarul urmărea apropierea atacatorilor. Pe punte, toată lumea privea în direcţia indicată de difuzoare. Cerul era de un albastru aprins, soarele cobora la orizont. Cineva strigă: „Iată-i pe nemernici !” Puncte strălucitoare se iviră în bătaia soarelui.

Apoi se făcu auzit bubuitul antiaerienei. Toate navele din siguranţa imediată trăgeau. Sute de traiectorii ale trasoarelor dungau cerul albastru. La mică distanţă de *Enterprise*, nava *North Carolina* vărsa atîta foc, încît ea însăşi părea o torţă. Primele avioane japoneze care se apropiară mai mult fură de-a dreptul pulverizate. Cele care veneau în spate îşi urmau neabătut linia de zbor. Unul, apoi încă unul şi multe altele străbătură scutul de foc. Veneau în picaj la 70 de grade, lăsîndu-şi bombele la mai puţin de 50 de metri, în timp ce *Enterprise* înainta. Unele fură atinse în traiectoria lor de antiaeriana de pe *North Carolina*. Atacul japonez se concentra în întregime asupra portavionului *Enterprise*. Deodată, mugetul unui picaj mai adînc; oamenii văzură cum strălucitoarea bombă cădea pieziş... Trebuia să fi fost o bombă cu întîrziere de o zecime de secundă, căci ea străpunse puntea fără să explodeze, lucru ce se întîmplă abia pe puntea a treia, unde ucise 35 de oameni, stîrnind un puternic incendiu. Echipe de ajutor şi de securitate sosiră imediat. În interpunte pereţii se înnegriseră şi arătau sfîşiaţi de parcă ar fi fost din hîrtie. În mijloc, doar fum şi trupuri zăcînd în iadul de flăcări. Înaintînd cu toată viteza, nava vibra puternic; pe sus, vuietul antiaerienei şi urletul avioanelor în picaj. Apa ţîşnea din furtunurile pompierilor şi se vaporiza şuierînd cînd venea în contact cu puntea.

A doua bombă atinse portavionul un minut mai tîrziu, la 10 metri de colţul tribord al elevatorului din spate, adică în

mijlocul unei zone în care se găseau cam 60 de oameni. O împroşcare de scîntei portocalii şi o lumina orbitoare; 38 de oameni şi-au aflat moartea pe loc. Cei ce se găsiseră foarte aproape de explozie au fost făcuţi fîşii-fîşii. Alţii, puţin mai departe, au fost calcinaţi şi pietrificaţi; fiecare îşi păstrase atitudinea avută în clipa aceea, iar hainele li se volatilizaseră. Unul dintre servanţi se mai afla aşezat pe scaunul ochitorului, aplecat asupra mirei; îşi ţinea tunul îndreptat în jos, căci urmărise avionul venit în picaj. Un altul făcea gestul anevoioasei ridicări cu braţele a unui proiectil, dar braţele îi erau goale şi negre ca tăciunii. În locul unde explodase bomba puntea era de-un roşu cireşiu.

Cea de a treia bombă smulse un întreg panou al punţii de zbor, iscînd mai jos un incendiu. În clipa imediat următoare o altă bombă, care doar cu puţin nu nimeri portavionul, iscă o coloană de apă ce căzu în golul larg căscat, astfel că aproape stinse incendiul. Oamenii care alergau pe punte, pentru a lupta împotriva flăcărilor, observară după cîteva clipe că antiaeriana nu mai trăgea. Pe cer, nici un avion.

Atacul durase cu totul patru minute; 74 de marinari de pe portavionul *Enterprise* fuseseră ucişi, iar 95 răniţi, dintre care 4 mortal. Incendiile au fost stinse în intervalul unei ore. Nava putea înainta cu 24 de noduri. Fletcher dădu portavionului ordinul să se îndrepte spre Pearl Harbor, pentru a intra în reparaţii. Un crucişător şi patru distrugătoare îl escortau.

Informaţiile privind celelalte acţiuni aeriene din ziua de 24 august au rămas nelimpezi şi nu prea sigure. Avioane care îşi luaseră zborul de pe *Ryujo* şi care atacaseră aerodromul de la Henderson Field au fost respinse şi în mare parte nimicite de către vînătorii americani proaspăt aduşi la baza de la Guadalcanal. Bombardiere în picaj decolate de la Henderson Field au atacat nave japoneze în ziua de 24 şi în dimineaţa lui 25. Avioane B.17 ale armatei, sosite de la Espíritu Santo au participat şi ele la aceste atacuri. Pe scurt deci, japonezii au pierdut, în afară de *Ryujo*, unul sau două transportoare şi au avut unul, două

sau trei crucişătoare avariate. Ca şi la Midway, au renunţat la tentativa de a debarca şi au făcut cale întoarsă. Luptele din 24 şi 25 august sînt cunoscute sub denumirea de „Bătălia din insulele răsăritene ale arhipelagului Solomon”.

Cel de al doilea val lansat în după-amiaza zilei de 24 august de către *Enterprise* împotriva navelor japoneze cuprindea 11 bombardiere în picaj, comandate de locotenentul Turner F. Caldwell. Stînjenită de atacul japonez împotriva portavionului, subunitatea aceasta izbuti cu greu să rămînă în formaţie, plecă cu întîrziere spre obiectivul său, nu-l găsi şi, odată cu lăsarea nopţii, fu surprinsă fără benzină. Pînă în cele din urmă, Caldwell hotărî să aterizeze cu gruparea sa la Guadalcanal. Seara tîrziu el putu obţine legătura cu aerodromul de la Henderson Field, făcîndu-se recunoscut. Personalul taberei aprinse cîteva lumini de balizaj. Ajungînd aproape de sol, piloţii desluşiră de o parte şi de alta a pistei avioane îndreptate spre toate direcţiile; s-ar fi zis că unele erau distruse. Însăşi pista părea pe alocuri o şosea repietruită în mare grabă. Noii veniţi se văzură înconjuraţi pe dată de oameni cu chipuri supte:

— „Fiţi bineveniţi ! Cîţi sînteţi, 11 avioane ? Iată-ne aşadar cu efectivul dublat; straşnică treabă ! Din nefericire aţi sosit cam tîrziu spre a mai împărţi cu noi cina, dar o să facem tot ce putem, să vă omenim. Pe aici, vă rog”.

Tabăra părea mică şi neajutorată. Popota, o baracă de lemn destul de joasă. Aşezaţi în faţa unei ciudate cine pe jumătate americană, pe jumătate japoneză, aviatorii de pe *Enterprise* se străduiau să se arate mişcaţi de călduroasa primire. Ei trebuiră să povestească ceea ce ştiau despre bătălia aeronavală, adică nu mare lucru.

— „Sînteţi obosiţi, desigur. E timpul să mergeţi la culcare. Poftiţi pe aici...”

Dormitorul, o altă baracă din scînduri. Paturile erau, de fapt, nişte simple tărgi. Pe pînza lor, pete mari brune: sîngele camarazilor.

— „Să vă spunem şi unde anume se găseşte tranşeea-adăpost. Vedeţi, e la îndemînă: chiar alături”.

După ce-au văzut adăpostul, aviatorii s-au întins pe tărgi, tăcuţi întrucîtva. Dar abia adormiseră, că tunurile flotei japoneze porniră bombardamentul.

Din pricina avariilor suferite de *Enterprise*, Caldwell a primit ordin să rămînă la Henderson Field cu cele 11 avioane ale sale provizoriu afectate escadrilei 223 a trupelor de marină. Astfel că micul grup a împărtăşit, vreme de cîteva săptămîni, soarta părăsiţilor din insula Guadalcanal. Perioada aceasta este descrisă, după cum urmează, într-un stil laconic oficial (King):

„După bătăliile din insulele răsăritene ale arhipelagului Solomon, nu a mai avut loc nici o acţiune de mare anvergură în Pacificul de sud-vest vreme de aproape şase săptămîni. Submarinele şi avioanele japoneze rămîneau foarte active în regiunea respectivă şi s-au mai ivit o serie de lupte secundare, în cursul cărora am pierdut portavionul *Wasp* şi 5 distrugătoare. Aproape în fiecare noapte, nave japoneze atacau Guadalcanalul. Ai noştri ajunseseră să poreclească navele participante la acest atac regulat *Expresul de Tokio*. De asemenea, zi şi noapte, avioane inamice bombardau poziţiile trupelor de marină. *Expresul de Tokio* aducea şi trupe şi material japonez. Ziua, navele acestea se ascundeau de aviaţie, păstrîndu-se pe malurile rîurilor, la adăpostul junglei; noaptea îşi descărcau încărcătura la Capul Speranţa, la nord de Guadalcanal; veneau pînă în apropiere de aerodrom, trăgeau cu tunul, apoi plecau cu toată viteza.”

„Ne-am părăsit tărgile şi am dat fuga spre tranşeea-adăpost, povesteşte unul dintre aviatorii *Enterprise*-ului. Cîţiva erau deja răniţi. Uite aşa ne mureau cam cinci pe noapte. Dar cel mai rău este să nu poţi dormi. Era de zece ori mai rău să te afli la Guadalcanal decît în văzduh.” Imediat după bombardamentul acesta, trei piloţi de pe *Enterprise*, specializaţi în zboruri de noapte, s-au oferit să atace navele japoneze. Le-au bombardat, apoi mitraliat. Unul dintre aviatori, pe nume Brown, nu s-a mai întors. Dar *Expresul de Tokio* se afla acolo a doua zi. Peste două zile, un alt pilot a zărit un avion american frînt pe plaja unei

insuliţe învecinate. Zburînd la mică înălţime a putut recunoaşte în el avionul lui Brown. Vreo cincizeci de băştinaşi înconjurau epava; pe scaunul pilotului se lăfăia tot un băştinaş, îmbrăcat cu hainele dispărutului.

În fiecare dimineaţă aviatorii făceau ei înşişi alimentarea aparatelor (din lipsă de personal). Ploua mult. Butoaiele cu benzină se găseau fie pe plajele de debarcare, fie în depozite mici, provizorii, risipite ici-colo. Erau nevoiţi să le transporte pînă în tabără cu ajutorul camioanelor părăsite de japonezi. Apoi, butoaiele erau descărcate (cu mîna), iar benzina pompată în avioane (tot cu mîna). Fiecare butoi conţinea 260 de litri (185 kg). Apoi aviatorii transportau bombele. Cărucioarele speciale şi tractoarele necesare transportării acestora nu fuseseră debarcate. Bombele trebuiau trase pe cărucioare improvizate. Apoi, căutau în avioanele scoase din uz piese de schimb folositoare celor aflate în funcţiune. Gîndurile aviatorilor zburau la echipele atît de minunat organizate ale portavionului *Enterprise*, care în fiecare dimineaţă le aduceau avioanele puse la punct.

Aerodromul era atacat zilnic de bombardiere de mare înălţime escortate de avioane Zero. De cum se dădea alarma, avioanele Dauntless trebuiau să-şi ia zborul cît mai repede şi să se depărteze la vreo 30 de kilometri, lăsînd avioanelor de vînătoare sarcina de a înfrunta inamicul, de a apăra aerodromul. În prima zi două echipaje au fost surprinse în avioanele lor aflate încă la sol. Abia apucară oamenii să sară într-un şanţ, în timp ce cădeau primele bombe. Au fost acoperiţi de pămîntul răscolit, dar nu răniţi; cinci ostaşi de marină au fost ucişi la numai zece metri distanţă. Zi de zi japonezii distrugeau cîte un depozit de proiectile sau benzină, incendiau cîte o baracă, ori loveau pista. Escadrilele lor nu erau niciodată destul de numeroase pentru ca avariile să fie definitive. Dar, pare-se că nu prea le păsa; totul era să nu-şi întrerupă hărţuiala. Noaptea, cînd din întîmplare nu sosea *Expresul de Tokio*, un submarin izolat ieşea la suprafaţă aproape de ţărm şi trăgea cu tunul

în sectorul american, după care din nou intra în imersiune. Mai apoi, un avion japonez izolat începea să se rotească prin văzduh lansînd rachete. Uneori focul acesta de artificii nu era urmat de nici un bombardament alteori însă da. Nimic nu-ţi îngăduia să prevezi vreodată finalul scenariului. Oamenii porecliseră submarinul „Oscar-Ploşniţa”, iar avionul „Charlie” sau „Maşina de spălat electrică”, făcînd mare haz pe seama lor; dar sufereau mult din pricina lipsei de somn. În timp ce *Expresul de Tokio* (a cărui alcătuire variabilă cuprindea în general cîteva distrugătoare şi unul sau două crucişătoare uşoare) îi bombarda, ei numărau loviturile de tun şi aşteptau exploziile corespunzătoare acestora. Proiectilele explodau la douăzeci şi cinci, treizeci de secunde după lovitura de tun. Puteai învăţa să le recunoşti calibrul şi direcţia după zgomot. Un proiectil mare stîrnea ca un soi de vînt în cocotieri. Dacă vîntul acesta îşi încheia drumul cu zgomotul pe care îl face un cauciuc ce se desumflă, nenorocire, însemna că moartea se afla pe aproape. Luptătorii de la Guadalcanal nu au ascuns niciodată că ceea ce i-a înfricoşat întotdeauna cel mai mult au fost canonadele acestea nocturne: „Zadarnic se întîmpla asta destul de des, cu aşa ceva nu te poţi obişnui.” După şapte, opt săptămîni, numărai în rîndurile sanitarilor tot atîtea cazuri de prostraţie nervoasă ca şi de răniri.

Am în faţă o fotografie luată la Guadalcanal de un soldat, o scenă banală care reprezintă reîntoarcerea unei patrule în tabără. Se văd coloanele, înalte şi deschise la culoare, ale trunchiurilor de cocotieri, nu riguros verticale, nici ţepene, pare-se (arborii aceştia sînt totuşi foarte viguroşi), dar lăsînd să se întrevadă în ansamblul lor anume unduire, anume moliciune tropicală. Printre trunchiurile acestea înalte mult, doar la vîrf încomate cu un frunziş aşezat în raze, se croieşte un soi de alee pe care păşeşte un grup de oameni. Ai zice totodată că e un fel de rîu, căci oamenii aceştia merg prin apă. Ei respectă o anumită ordine, dar este clar că înaintează încet; se văd stropiturile stîrnite de paşii lor. Aproape că auzi şi clipocitul, bălăcitul picioarelor lor în apă, pe pămîntul muiat. Sînt îmbrăcaţi

diferit, unii sînt goi pînă la brîu, alţii în bluzoane sau cămăşi cu mînecile suflecate. Cu toţii privesc spre camaradul care îi fotografiază; nici unul nu zîmbeşte. Feţele lor sînt supte, acoperite de bărbi, ochii afundaţi în orbite. De o parte şi alta a drumului-rîu pe care înaintează patrula se vede o mlaştină uşor înălţată în care stau înfipte barăci – nemilos şi exotic decor. Cîţiva oameni ai taberei, nemişcaţi, privesc la cei ce vin. Ici, colo pot fi desluşite lăzi şi butoaie de benzină răsturnate. În prim plan, trunchiul unui cocotier cu bază neagră şi conică ţîşneşte din apă.

Ar fi fost de mirare ca într-un asemenea decor frigurile să se lase aşteptate prea mult. Accese de temperatură stînjeniră mult pe aviatori. Un pilot din trupele de marină s-a simţit deodată, în zbor, ca şi paralizat. Şi a căzut. (În schimb, Brown de pe *Entevptise*, socotit că ar fi fost mîncat de canibali, a fost găsit viu. Împărţise sălbaticilor hainele sale, spre a le cîştiga bunăvoinţa.

După friguri, a venit dezinteria. Bolnavii au trebuit să fie evacuaţi. Americanii au înfiinţat o palidă replică a *Expresului de Tokio*, alcătuită din distrugătoare vechi, din celălalt război, promovate ca transportoare rapide. Navele acestea au asigurat legătura cu Nouméa şi cu Espiritu Santo (Noile Hebride). În timp ce aşteptau să fie evacuaţi, dezintericii, speriaţi de propria lor slăbiciune, se forţau să mănînce: „Toată lumea nu făcea altceva decît mînca şi voma”.

Totuşi, aviatorii atacau într-una *Expresul de Tokio*. Un pachebot japonez de 20 000 tone, încărcat cu trupe, a fost incendiat, iar formaţia care se îndrepta în ziua aceea spre Guadalcanal a făcut cale întoarsă. Unul, două sau trei distrugătoare au fost scufundate, unul sau două crucişătoare avariate. Micul număr de avioane angajate şi insuficienţa mărturiilor fac anevoioasă evaluarea pierderilor suferite de japonezi în perioada aceasta. Bombardierele în picaj de pe *Enterprise* au scufundat şi cîteva şlepuri mari de debarcare pline de trupe aduse de japonezi noaptea, pe care încercau să le ascundă sub cocotieri. Cum s-a mai spus, au fost scufundate cinci distrugătoare americane,

precum şi portavionul *Wasp*, nou, de 17 000 tone; el a fost torpilat la 15 septembrie de către un submarin în timp ce se pregătea să vină în ajutorul unui convoi.

În seara zilei de 12 septembrie se dezlănţui un bombardament care nu conteni toată noaptea. Tunurile japoneze amuţiră abia în zori. Oamenii îşi înălţară încet chipurile mînjite de noroi şi se priviră; apoi începură să-şi părăsească adăposturile. Dar iată că alte explozii scurmară din nou pămîntul. Japonezii lansaseră un mare număr de proiectile prevăzute cu detonatoare cu întîrziere; proiectilele acestea nu explodau decît după unsprezece ore de la căderea lor pe pămînt. Toată ziua de 13 nervii americanilor fură menţinuţi într-o artistică încordare, prilejuită de exploziile acelea neaşteptate. Bombardamentul reîncepu seara, iar la miezul nopţii trupele japoneze atacară. Respinşi pe ambele flancuri, asaltatorii imobilizară centrul american din jurul crestei Lunga. Un mic grup de japonezi pătrunse pînă la punctul de comandă al generalului Vandegrift şi ucise un sergent în cortul său. Se încinse, în beznă, o luptă cu grenade şi cuţite. Frontul american nu se putu menţine decît datorită intervenţiei artileriei proprii care stăvili cel de al doilea val, strivind la sol peste 500 de japonezi.

Bătălia pentru creasta Lunga fu urmată de o acalmie. Aviatorii de pe *Enterprise* pierduseră, rînd pe rînd, toate avioanele. Cei mai puţin slăbiţi se îndeletniceau cu fel şi fel de treburi prin tabără. Cînd nu ploua, se duceau să-şi spele hainele îmbibate de sudoare într-un rîu ce curgea la o mie cinci sute de metri de aerodrom. De la „spălătorul” acela îi puteai vedea pe japonezi care, pe celălalt mal, se scăldau şi se spălau la rîndul lor, folosind săpunuri al căror parfum răzbătător plutea peste rîu. Japonezii dădeau drumul patefoanelor care răspîndeau melodia „*Home, Sweet Home*”, şi, uneori, spre uimirea americanilor, îi chemau pe nume. Bombardierele lor de mare înălţime, care continuau să apară, aruncau o dată cu bombele manifeste de propagandă cu coperţi pe care se puteau vedea fete

frumoase, goale şi plinuţe. Dar imaginile acestea nu aveau nici o putere asupra unor americani chinuiţi de friguri şi dizenterie. Ele rămîneau uitate pe pămîntul spongios, de care ploaia le lipea, iar jungla descompunea nudităţile acelea de hîrtie mai iute chiar decît trupurile din carne şi oase. În sfîrşit sosi convoiul cel mare, pentru care se pierduse portavionul *Wasp*. Aducea provizii, medicamente, tunuri, muniţii şi mii de ostaşi de marină în uniforme noi-nouţe. Aviatorii de pe *Enterprise* au fost evacuaţi. În timp ce se depărtau de aerodrom, spre a se îmbarca, ei şi-au întors nu o dată capetele, să mai vadă scîrbavnica tabără, joasele ei barăci din scînduri, corturile de pînză aşezate pe mlaştină, printre lăzi şi butoaie de benzină răsturnate. De cîte ori nu-şi doriseră să se desprindă de mizeria aceasta, iar acum, cînd lucrul se întîmpla, priveliştea taberei le chircea inima şi parcă se ruşinau că o părăsesc. Într-atît este de adevărat că ne legăm de locurile în care am încercat emoţii adînci, de suferinţă, ori de fericire.

Cu toate eforturile americanilor, către sfîrşitul lui septembrie japonezii izbutiseră să debarce la Guadalcanal efectivul unei divizii. Situaţia devenea cu adevărat îngrijorătoare. Deşi nu avea suficiente mijloace pentru a întreprinde o lovitură hotărîtoare (prea erau numeroase navele mari aflate în reparaţie), Ghormley luă decizia de a da o lovitură grea *Expresului de Tokio*. Trei crucişătoare grele, două crucişătoare uşoare şi cinci distrugătoare, aflate sub comanda contraamiralului Scott, au fost aşezate la sud de Guadalcanal. În după-amiaza zilei de 11 octombrie a fost semnalată apropierea „Expresului de Tokio”. Era bogat alcătuit – în capul formaţiei, distrugătoare, apoi 4 sau 5 crucişătoare şi 7 sau 8 transportoare. De cum se lăsă noaptea, formaţia americană ocoli Guadalcanalul pe la nord-vest şi ocupă un dispozitiv în linie de şir la travers cu Capul Speranţa. Tocmai virase spre vest şi naviga cu 35 de noduri, cînd iată şi „expresul” venind perpendicular. Altfel spus, linia americană se afla în clasica poziţie favorabilă bătăliei cu tunul, „barînd T-ul”. Japonezii nu observaseră nimic. Au fost tot atît de luaţi prin surprindere ca şi

americanii în bătălia de la Savo. Luat drept prim obiectiv, crucişătorul greu nipon îşi dezvălui o latură străluminată de flăcări orbitoare. Japonezii nu au răspuns tirului american vreme de zece minute. În mai puţin de cinci minute, 4 dintre navele lor dispăruseră. În sfîrşit au fost auzite şi tunurile lor. Au scufundat un distrugător american şi au avariat serios un crucişător uşor, dar au fost nevoiţi să se retragă, deoarece pierduseră 3 sau 4 crucişătoare, cel puţin 4 distrugătoare şi 1 transportor. În aceeaşi noapte, Halsey, vindecat de boala-i de piele, sosi la Auckland spre a-l înlocui pe Ghormley, bolnav la rîndul său. A aflat atunci vestea cea bună a victoriei de la Capul Speranţa.

La 12 octombrie 6 000 de soldaţi americani au debarcat la Guadalcanal; patru vedete lans-torpile, pumnale destinate *Expresului de Tokio* (de-ar fi cutezat să mai vină !) au ancorat la Tulagi. Trupele de marină au răsuflat uşurate. Dar au făcut-o prea devreme. Încă de a doua zi s-a văzut că japonezii erau hotărîţi să considere înfrîngerea lor de la Capul Speranţa drept un incident cu totul neglijabil. Escorta *Expresului de Tokio* cuprindea în seara aceea două cuirasate, un crucişător şi 8 distrugătoare. Aerodromul a fost pisat cu tunurile timp de un ceas şi jumătate. Nici nu mai este nevoie să spunem că avioanele au fost în cea mai mare parte prefăcute în pulbere. Treaba a fost reluată în noaptea următoare de către crucişătoare şi distrugătoare. Numărul avioanelor americane existente la Guadalcanal a fost redus la unul singur, în timp ce „expresul” tot mai venea, debarcînd trupe şi artilerie, reîncepînd cu o îndrăzneală mai mare ca niciodată teribilele sale canonade nocturne. Se părea că maşinăria japoneză era într-atît de bine întoarsă, încît nimic nu o mai putea stăvili. În pofida faptului că alte avioane americane sosiseră în mare grabă de la Espíritu Santo şi de aiurea, raidurile aeriene japoneze se intensificau; au apărut avioanele lor torpiloare şi bombardierele în picaj; un submarin a torpilat crucişătorul greu *Chester*. Începînd cu ziua de 20, trupele nou debarcate au început să „exercite o presiune puternică asupra liniilor americane” menţinute acum sub focul

tunurilor instalate pe muntele Kayo. Pe data de 23, de cum s-a lăsat noaptea, „expresul de Tokio” a întreprins cel mai sălbatic bombardament ce s-a dat în Guadalcanal de la începutul campaniei pînă în momentul acela. Americanii au înţeles că de data aceasta nu mai era deloc vorba de o hărţuire, ci de o „pregătire” în regulă. Atacul terestru a fost declanşat de îndată ce a încetat bombardamentul acela intens, la ora douăsprezece din noapte şi un minut. Tunurile de pe muntele Kayo au deschis focul, creînd astfel un baraj de proiectile în spatele căruia înaintau tancurile japoneze. Urmau trupele. Japonezii au pornit la atac de patru ori; de patru ori au fost respinşi. În zori, japonezii s-au năpustit din nou prin jungla duhnitoare din pricina fumului pe care tancurile distruse îl răspîndeau. Vandegrift aruncă în luptă întregul său efectiv, nu numai trupele de marină, ci şi cele debarcate pe data de 12, inclusiv abundentul personal specializat şi auxiliar care însoţeşte orice unitate de luptă anglo-saxonă; mecanici, conductori auto, brutari, bucătari, pe scurt toţi oamenii pînă la unul. Şi, pentru a-şi susţine acţiunea terestră, a raliat avioanele ocupate cu bombardarea concentrărilor de transportoare şi de cargouri japoneze. Atacul a fost respins.

În dimineaţa zilei de 25, „expresul” s-a înapoiat şi a început să debarce trupe şi material la Capul Speranţa.

Bombardarea cu tunul a reînceput seara, la fel de aprig ca şi în ajun, dacă nu chiar mai aprig. Infanteriştii americani se întrebau într-un suspin: „Doamne, oare cînd vor conteni ?!” Nici o acalmie, nici o pauză între pregătire şi atac. Astfel că intensul bombardament s-a preschimbat, pur şi simplu, în baraj pentru a acoperi înaintarea tancurilor japoneze. „În noaptea dinspre 26 octombrie ofensiva terestră inamică a atins intensitatea maximă.” Cei ce se credeau veterani nu îndураseră nicicînd aşa ceva. Frontul american a fost străpuns, atacul japonez a cucerit o parte din aerodrom. În zori bătălia se crîmpoţise în mărunte lupte dintre grupuri de oameni istoviţi. Unii dintre luptătorii americani se găseau într-o stare vecină cu disperarea, dar rezistenţa nervoasă a japonezilor nu era nici ea mai puţin încercată: „Grupuri de

oameni scunzi, toţi grămadă, se ridicau şi păşeau înainte, poticnindu-se sub rafalele mitralierelor noastre şi cădeau pentru a nu se mai mişca niciodată.” Cînd s-a făcut ziuă, Vandegrift şi-a scurtat frontul, şi-a îmbărbătat trupele apoi, cu un regiment din trupele de marină în frunte, a declanşat un contraatac. Vroia să degajeze aerodromul, respingîndu-i pe japonezi cel puţin pînă la marginea junglei. Dar japonezii nu s-au dat înapoi nici măcar cu un pas. Cei 2 200 dintre ai lor care ţineau în stăpînire aerodromul au fost exterminaţi pînă în cele din urmă pe loc. Henderson Field, „poziţia-cheie” a Guadalcanalului, era recucerit. Între timp situaţia trupelor lui Vandegrift era ca şi disperată: infanteria japoneză debarcată în ajun nu intrase încă în acţiune, iar o forţă navală japoneză, cuprinzînd 4 cuirasate, 3 portavioane, crucişătoare grele şi uşoare, distrugătoare, transportoare şi nave auxiliare – cu totul patruzeci de nave – se apropia de Guadalcanal.

Americanii cîştigaseră o nespusă dexteritate în privinţa reparării navelor. Înainte chiar ca nava avariată să fi intrat în port şi de îndată ce i se cunoşteau cele mai grave stricăciuni, specialiştii elaborau un plan de lucru. După bătălia din insulele răsăritene ale arhipelagului Solomon, ajuns la Pearl Harbor, portavionul *Enterprise* a fost luat cu asalt de către echipele de muncitori, exact ca *Yorktown*-ul după bătălia din Marea Caraibilor. La 16 octombrie era gata de plecare în larg. A plecat îndată de la ancoră, sub ordinele unui nou comandant, căpitanul de rangul 1 Osborne B. Hardison, dar tot sub pavilionul amiralului Kinkaid şi escortat, de data aceasta, de cuirasatul *South Dakota*, de 2 crucişătoare şi 8 distrugătoare. Ordinele prevedeau înaintare cu viteza maximă spre Pacificul de sud, unde naviga în patrulare nava *Hornet*, escortată de 4 crucişătoare şi 6 distrugătoare. Joncţiunea a avut loc la 24 octombrie, la prînz, la nord-est de Noile Hebride. Kinkaid a luat comanda grupării operaţionale „King” astfel constituită. Au primit atunci indicaţia unei noi destinaţii: să treacă pe la nordul arhipelagului Santa Cruz, iar de acolo să

se îndrepte spre San Cristobal, cea mai de sud dintre insulele Solomon. Se părea că Nimitz poseda informaţii destul de precise asupra poziţiei inamicului.

În ziua de 26, pe la începutul după-amiezii, telescriptorul punţii de navigaţie a *Enterprise*-ului comunică o informaţie aeriană retransmisă prin *Cinpac*: „2 cuirasate inamice, 4 crucişătoare grele, 7 distrugătoare la 600 mile nord-vest de gruparea operaţională KING”. Peste o oră, o altă informaţie de avion, aceeaşi retransmisie: „2 portavioane japoneze cu escortă, poziţia: latitudine 08°,51’ sud, longitudine 164°, 30’ est, drum 145°, viteza 25 de noduri. Adică la mai puţin de 360 mile de gruparea operaţională. Kinkaid ordonă pe dată decolarea unui prim grup de cercetare şi atac. Grupul se întoarse fără să fi reperat ceva. Piloţii se dăruiseră atît de intens cercetării, încît mai multe avioane ce depăşiseră cu 80 de mile raza lor de acţiune, au căzut, la întoarcere, în mare. Echipajele au putut fi salvate; avioane pierdute, şase. Insuccesul izvora pur şi simplu din faptul că portavioanele japoneze schimbaseră de drum. Avioanele terestre de observare nu pierduseră totuşi contactul. Se ştia că inamicul venise pe dreapta, punînd capul pe Guadalcanal. Dar oricare ar fi fost intenţiile japonezilor, era uşor de calculat acum că ciocnirea avea să aibă loc cel tîrziu a doua zi dimineaţa. La bordul portavioanelor americane noaptea a fost destul de agitată. Căpitanul de fregată Crommelin, comandantul aviaţiei de pe *Enterprise*, i-a adunat pe piloţi în careu şi le-a vorbit. Mai întîi le-a expus în cîteva cuvinte situaţia luptătorilor de la Guadalcanal, apoi le-a adus la cunoştinţă compoziţia forţei navale japoneze, de trei ori superioară grupării operaţionale. „Dar, a adăugat el, aveţi acum aparate mai bune, mai rezistente la lovituri decît toate avioanele cunoscute. Şi aţi făcut cea mai bună instrucţie cu putinţă, cunoaşte-ţi noile reguli tactice ale luptei aeriene.” Şi a încheiat cu îmbărbătările de rigoare. După aceea piloţii s-au dus să se odihnească, pentru cel puţin cîteva clipe.

Bătălia a început, după cum fusese prevăzut, la 26

octombrie dimineaţa. Rîndurile de mai jos cuprind desfăşurarea ei văzută de pe *Enterprise*, potrivit istorisirilor mai multor martori oculari.

Ora 4,30. Dejunul piloţilor în careu. Miros de cafea, de ouă prăjite şi de tutun american. Pe o tablă neagră, se mai văd cifre şi însemnări de-ale lui Crommelin, făcute în timpul conferinţei sale de la miezul nopţii. Se vorbeşte despre avioanele pierdute (pană de benzină) de către patrulele din ajun. Însufleţire nu prea există. Pare-se că multor piloţi le este somn. Preotul catolic intră în sală şi spune că *South Dakota* a comunicat tocmai, cu eclipsa, lista aviatorilor salvaţi de diferitele nave ale „siguranţei" imediate; slavă cerului, sînt toţi. Încă de la primele cuvinte piloţii îl ascultă încordaţi; cu simpatie, fără îndoială, cu respect. Mulţi dintre ei s-au împărtăşit în ajun. În timpul slujbei, preotul a rostit o predică scurtă privitoare la deşteptarea lui Isus, pe lacul Thiberiade, de către apostolii săi speriaţi, cărora el le-a spus: „Ce vă înfricoşează ?"

Ora 5.05. Pe puntea de decolare. Este încă beznă, ca în puterea nopţii. Primele avioane de recunoaştere se află pe puntea pupa, strîns rînduite unele lîngă altele, dînd mereu impresia aceea de răufăcători ciudat de speriaţi. Nici un crainic de radio nu are un glas atît de muzical ca cel al ofiţerului cu zborurile care vorbeşte astăzi la microfon: „Îndepărtaţi-vă de elice... Porniţi motoarele." Avioanele nu posedă demaroare asemănătoare cu cele ale automobilelor: ar trebui să fie mult prea greu. Mecanismul special de aprindere, plasat sub motor, comportă un cartuş cu exploziv pe care un contact electric îl aprinde. Înainte de a demara, motorul tuşeşte puţin. Apoi ţîşnesc flăcări din ţevile de eşapament. Este greu să ţi le imaginezi cînd nu le-ai văzut niciodată, într-atît sînt de albastre, de un albastru curat, străveziu. Primele avioane decolează.

Puţin mai tîrziu, zorile. Silueta „insulei" (ansamblu alcătuit din coş-pasarele) se profilează pe cerul în pălire; apoi se desluşesc pe mare navele din dispozitivul de siguranţă imediată. *South Dakota*, care navighează nu prea

departe, la babord, aduce cu o ştiucă mare şi neagră. Nici un hublou nu i se decupează în cocă, suprastructurile sînt reduse la minimum. Zorile se preschimbă repede în auroră. (Ne aflăm la 10° latitudine sudică). Avioanele continuă să decoleze de pe puntea *Enterprise*-ului. Amiralul Kinkaid se află pe puntea lui; în cămaşă kaki, cu capul descoperit, stă aşezat pe un taburet şi priveşte marea care, acum, este verde. Pe cer, mici cumuluşi pufoşi se aureolează, în marginile dinspre răsărit, cu nimburi aurii. Un banc de peşti zburători trece peste tribord. Cerul se limpezeşte tot mai mult: prima rază de soare; peste puţin, astrul întreg se arată la orizont. Iuţeala aceasta este izbitoare. La opt mile sud este zărită gruparea *Hornet*, care navighează paralel cu cea a *Enterprise*-ului. Au decolat şi ultimele avioane ale patrulei în zori. Linişte deplină.

Ora 7,30. Primul mesaj de avion (locotenent Vivian W. Welch): „Două cuirasate, 1 crucişător greu şi 7 distrugătoare inamice în colimator. Nici un portavion."

Ora 8. Al doilea mesaj de avion (maior James R. Lee): „În colimator două portavioane japoneze, dimpreună cu escorta lor. Punţile portavioanelor sînt goale. Sîntem atacaţi de avioane Zero."

Ora 8,02. Kinkaid ordonă decolarea a 10 bombardiere în picaj, a 10 avioane-torpiloare şi a 10 de vînătoare.

Ora 8,12. Glasul din difuzoare acoperă zgomotul motoarelor pe cale să înalţe avioanele: se comunică echipajului un mesaj de avion. Locotenentul Stockton B. Strong şi aspirantul Charles B. Irwin au atacat portavionul japonez Shokaku şi au înregistrat două lovituri în ţintă; atacaţi de Zero-uri, au doborît patru. Pe punte oamenii izbucnesc în urale. (Mai tîrziu se va şti că portavionul lovit este în realitate *Zuiho*).

Ora 9. Mai multe *Dauntless* se întorc din patrula din zori. Vîntul este slab, *Enterprise* le adună fără să schimbe capul. Toate aterizează repede şi fără incidente.

9,30. Soseşte un avion american izolat. De data aceasta este unul de vînătoare. Face ocolul navei, zburînd într-un chip ciudat, destul de jos, rulînd de la un bord la celălalt.

Izbuteşte totuşi să apunteze la prima trecere, deşi brutal. Pilotul nu se clinteşte din scaun. Cîţiva oameni aleargă spre aparat. Rănit, aviatorul dă primele informaţii (nu prea încurajatoare), privind acţiunea avioanelor care au decolat începînd cu ora 8,12: vreo 12 avioane Zero, ţîşnind dinspre soare, au atacat formaţia: patru avioane de vînătoare americane au fost doborîte, după ce au dat gata două Zero. Pilotul rănit nu mai ştie nimic altceva.

9,40. Se aude în difuzoare: „Echipa de securitate şi incendiu, îmbrăcaţi-vă în ţinuta ignifugă. Avioane japoneze la cincizeci de mile."

9,42. Din nou mugetul motoarelor: un grup de 11 avioane de vînătoare începe să decoleze.

9,45. Timpul se întunecă pe nevestite, plouă. Vijelie. Avioanele îşi continuă decolarea.

Ora 10. Se iese din furtună. Cerul este albastru, soarele străluceşte. În zare nimic. Turelele navei *South Dakota*, cărora aversa le dăduse o strălucire, devin iarăşi mate, văzînd cu ochii. Tot cuirasatul este acoperit de o vopsea sură. Aşa cum înaintează pe marea calmă, el inspiră o formidabilă putere, plăcut liniştitoare pentru cei de pe *Enterprise*. Pe puntea amiral a portavionului, Kinkaid şi cei care îl înconjoară privesc prin binoclu spre sud. Or fi ştiind ei ceva…

10,06. Strong şi Irwin apuntează; ei sînt agresorii portavionului japonez. Strong spune că i-au mai rămas doar douăzeci litri de benzină; Irwing, doisprezece.

10,11. Antiaeriana grupării *Hornet*, aflată tot la 8 mile sud, a deschis focul. Pe bolta de un albastru curat se desluşesc vălătucii negri ai exploziilor – invoalte şi ciudate flori. Spectacol de o clipă într-adevăr nemaipomenit, fiindcă se petrece în cea mai adîncă linişte. Vreme de un minut aproape, trandafirii negri din zare înfloresc nestingheriţi în liniştea aceea care chirceşte inimile. Apoi, zgomotul tunurilor – muget surd şi continuu. Antiaeriana grupării *Hornet* nu mai conteneşte; deasupra grupării cerul se întunecă învolburat de explozii.

10.13. *Hornet* este probabil lovit. Cu siguranţă, de

vreme ce prin binoclu se văd flăcări înălţîndu-se la proră. Flăcări şi fum. În juru-i avioane cad în mare, însemnînd văzduhul cu trene de fum. Nu se ştie dacă sînt japonezi ori americani. La bordul lui *Enterprise*, toată lumea păstrează tăcere. Un panaş mare de fum negru urcă vertical din nava *Homet* spre bolta cerească. Gruparea *Enterprise* îşi urmează calea pe marea calmă.

10,25. În zare nimic, doar gruparea *Hornet*. Iar din *Hornet* se înalţă într-una fum gros şi negru. Alte informaţii parvin referitor la acţiunea avioanelor care şi-au luat zborul de pe *Enterprise*. Douăzeci şi cinci de avioane Zero au fost doborîte. Se naşte o teamă: să nu fi fost doborîte cumva toate avioanele torpiloare americane. Bombardierele în picaj au văzut mai întîi 2 crucişătoare grele şi mai multe distrugătoare, a căror poziţie au semnalat-o; apoi au trecut în urmărire în căutarea portavioanelor; la 20 mile depărtare au văzut 2 cuirasate, asupra cărora a tras antiaeriana, după aceea, în sfîrşit, în spatele lor, 2 portavioane escortate, a căror acoperire aeriană se afla în văzduh. Două Dauntless au fost doborîte, iar alte două avariate, dar celelalte au atacat cel mai mare portavion şi l-au lovit cu patru bombe a 500 de kilograme (De data aceasta atins a fost *Shokaku*).

11.13. Iată-i pe japonezi ! *Enterprise* şi navele din „siguranţa” imediată au deschis focul. Aproape în aceeaşi clipă avioane japoneze cad în mare; dar altele sosesc mereu. Puntea mare de decolare se apleacă mult, se simte că nava vibrează înaintînd cu toată viteza. Toţi cei de pe punte sînt culcaţi pe burtă; mulţi, cu capul între braţe. Kinkaid stă în picioare pe pasarela sa. Hardison, noul comandant, de asemenea. Avioanele japoneze sînt bombardiere, urletul picajelor lor nu încetează o clipă. Nu „urlet” ar fi cuvîntul exact. Zgomotul acesta groaznic îmbină în el agresivitate şi vaier. Nu se mai poate şti cîte avioane au coborît în picaj. Puntea *Enterprise*-ului se înclină acum în cealaltă parte. Cel care, culcat pe burtă pe oţelul punţii, ridică o clipă capul şi priveşte marea nu înţelege nimic din tot ceea ce se petrece în jur, din pricina evoluţiilor şi mişcărilor relative ale navei. Un lucru este sigur:

bombardierele japoneze sînt tot acolo. De s-ar sfîrşi odată !

11,25. Un şoc înfundat, un fel de lovitură de berbece; nava oscilează, cutremurată din temelii. O masă de fum cenuşiu, împurpurată de flăcări, se înalţă din mijlocul punţii în chiar spatele liftului din faţă. Nava nu încetineşte. Vîntul culcă fumul pe punte. Din nou o zguduire. Un gheizer de apă ţîşneşte în babord, mai sus decît pasarela timonei. Unul dintre avioanele amarate în spate lunecă rotindu-se pe punte şi trece peste bordaj. Antiaeriana şi urletul-vaier continuă. Încă o zdruncinătură, poate două. Bombele care cad pe aproape, în mare, zguduie nava tot atît de tare ca şi cele care cad pe ea, uneori chiar mai tare. Pe punte nu se văd morţi.

11,27. Sfîrşitul atacului. Antiaeriana a amuţit. *Enterprise* s-a ales cu trei bombe. Una a pătruns prin puntea de decolare şi a explodat mai jos, semănînd moarte şi stîrnind incendii; a doua a trecut şi ea prin aceeaşi punte, dar foarte în faţă şi pieziş, explodînd apoi în apă; o a treia a deschis o breşă în centura babord. Numai trei la sută din membrii echipajului asistă la bătălie şi văd avioanele inamice căzînd în apă. Dedesubt, ceilalţi aud doar atenţionările şi ordinele date prin difuzoare: „Atac de bombardiere în picaj, fiţi pregătiţi.” Coca se zgîlţîie cumplit, o simt cu toţii. În urma unor asemenea şocuri, adesea, pereţii se sparg, canalizarea se fisurează, inundînd compartimentele. Lumina se stinge. Prima bombă care a lovit *Enterprise*-ul, la 26 octombrie, a explodat chiar deasupra unui butoi cu muniţii şi a declanşat mai multe incendii. Focarele acestora au fost udate din belşug. Într-un compartiment învecinat se afla un mic mulatru din Guam, băiat de careu [1], care îşi avea acolo postul de luptă. În picioare, în faţa unui telefon legat de Centrala-Securitate, el trebuia să raporteze orice neregulă ivită în compartimentul său. Iată ce anume a văzut el din bătălie: „Am crezut că nava cădea peste mine. Mult timp după explozie încă se mai rostogoleau lucruri. Apa pătrundea pretutindeni, ca şi fumul. Îmi spuneam că japonezii folosesc, poate, gaze asfixiante. Telefonam

[1] Ajutor de ospătar, picolo (n.t.)

întruna. Toate luminile erau stinse, o beznă de iad… Iar apa urca puţin cîte puţin, cu cîţiva centimetri deodată. Întîi mi-a venit pînă la brîu, apoi pînă la umeri. Mă ţineam pe vîrful picioarelor şi îmi era teamă.” (Luptătorul acesta fără importanţă, pe nume Vicente Sablan, a fost eliberat la 17,50).

11,28. Pe puntea de decolare. Difuzoarele: „Periscop semnalat la tribord înainte.” Dar nu se întîmplă nimic. Ba da, un avion american se apropie din spate. Pe punte, ofiţerul cu aterizările începe să-şi agite semnalizatoarele.

Numele acestui ofiţer a rămas vestit, pînă în ziua de astăzi, în marina americană. Este vorba de Robin Lindsey.

La vremea aceea el se făcuse remarcat printr-un talent cu totul excepţional, dar la Santa Cruz avea să se depăşească. Vom mai avea prilejul să vorbim despre el, după bătălie. Trebuie să spunem, totuşi, încă de pe acum, că în timpul atacurilor avioanelor japoneze împotriva *Enterprise*-ului, o altă dramă se desfăşura în văzduh deasupra şi în jurul acestuia. Avioane în criză de benzină descriau cercuri, aşteptînd cu îngrijorare să poată apunta. Erau aviatorii scăpaţi din formaţiile ce-şi luaseră zborul de pe *Enterprise*, cu puţin înainte de ora 8. Cei de pe *Hornet* îi ajunseseră din urmă şi se roteau cu ei, căci acum *Hornet* se mistuia de-a binelea în flăcări, lovit de opt bombe şi de cel puţin două torpile. Cuvîntul dramă poate părea exagerat cînd se vorbeşte despre nişte aviatori rămaşi pur şi simplu fără benzină, dar cei care se rotesc astfel pe deasupra unei bătălii se simt într-adevăr în neputinţa de a se apăra (nu mai au muniţii) şi de a se îndepărta (şi carburanţii sînt pe sfîrşite) şi se întreabă în ce condiţii vor cădea în mare; cea mai mare parte dintre ei sînt încă dinainte încercaţi nervos de luptele date pînă atunci, unii sînt răniţi. Cîţiva (10) dintre cei ce se învîrteau în dimineaţa aceea deasupra *Enterprise*-ului, ajunşi la capătul puterilor, au coborît după primul atac. Robin Lindsey i-a ajutat să apunteze repede, cu o artă ce ţinea oarecum de sugestie.

11,33. Glasul difuzoarelor: „Avioane inamice dinspre nord-vest, la 35 mile… Fiţi gata.” Lindsey nu-şi părăseşte

micuţa-platformă. Avioanele continuă să apunteze.

11,38. Al zecelea şi ultimul avion apuntat.

11,48. Iată-i pe japonezi ! Începe tunetul antiaerienei. *Enterprise* trece printr-o mică vijelie şi iese în scurt timp (fără ca tunurile să-şi înceteze focul). Avioanele japoneze se apropie foarte mult, zburînd jos de tot: sînt torpiloare. Unul dintre ele explodează la cincizeci de metri pe deasupra mării şi se volatilizează într-o străluminare orbitoare. Celelalte continuă să se apropie. Mai cad destul de multe. Supravieţuitorii se împart în două grupuri, fiecare trecînd deoparte şi de alta a *Enterprise*-ului. Îşi lansează bombele ! Pe mare se pot vedea cicatricele netezi, ce se alungesc în mare viteză, însemnate cu bule de aer. Puntea se înclină foarte tare. Toată lumea s-a trîntit pe burtă, în afară de Lindsey şi de un alt ofiţer care aleargă să se caţere în două avioane amarate şi încep să tragă cu mitraliera asupra unui avion-torpilor japonez care soseşte pe la spate, urcînd şi expunîndu-şi burta. Mai multe mitraliere trag asupra lui, coca i se sfîşie sub focul concentrat al gloanţelor trasoare. Japonezul care se şi afla deasupra punţii, se abate dintr-odată de la linia de zbor şi cade în mare. Alte trei avioane-torpiloare japoneze se prăbuşesc în mare, împreună. Cînd ating faţa apei, benzina şi uleiul formează un cerc de flăcări care dăinuie cîteva secunde, poate o jumătate de minut. Nu se ştie încă dacă vreo torpilă a lovit *Enterprise*-ul. Un bolid în flăcări cade, pare-se, la mai puţin de o sută de metri de babord. Este un japonez. I se mai desluşesc discurile portocalii ale avionului în mijlocul flăcărilor. Dar nu cade în mare, ci în plin pe prova distrugătorului *Smith*. Flăcări imense ţîşnesc pe loc, mai înalte decît nava, nici nu i se mai vede partea din faţă. Artileria din spate a distrugătorului continuă să tragă. Flăcări se văd şi pe puntea lui *South Dakota*. Difuzoarele urlă: „Încetaţi focul, avion american !” Tunurile de pe *Enterprise* tac, apoi şi cele de pe celelalte nave. Nicicînd n-a existat tăcere mai impresionantă. În puterea ei (japonezii au dispărut), se face auzit uruitul motorului şi al mitralierelor unui avion de vînătoare american, care vine în picaj mitraliind marea. Trece la rasul

apei, urcă iarăşi şi replonjează mitraliind. La 200 de metri, distrugătorul *Porter* a stopat. Pare să aştepte ceva. Nimeni nu înţelege nimic. Deodată o jerbă de apă ţîşneşte din mijlocul *Porter*-ului, apoi un nor uriaş de fum care îl ascunde cu totul vederii.

(Pilotul acelui avion de vînătoare american se numea David Pollack. În timp ce zbura la 1 000 de metri deasupra *Enterprise*-ului, el a zărit la verticală dîra unei torpile dereglate care descria cercuri între *Enterprise* şi distrugătorul *Porter*. Acesta stopase, pentru a culege echipajul unui alt avion american doborît. Pollack şi-a pus atunci în gînd să încerce explodarea torpilei prin mitralierea ei. Neţintind-o, ar fi atras cel puţin atenţia distrugătorului stopat şi aflat în primejdie. Plonjînd, s-a pomenit împroşcat de mai multe proiectile americane, dintre care nici unul, spre fericirea lui, nu i-a fost fatal. *Porter* i-a înţeles manevra, dar în clipa în care a vrut să pornească a fost lovit de o torpilă.)

11.58. În difuzoare: „Submarine la tribord”.

Peste 30 de secunde: „Eroare. Marsuini, nu submarine”. Zgomotoase hohote de rîs, destindere nervoasă.

11.59. Distrugătorul *Smith*, care nu şi-a părăsit postul în dispozitivul de siguranţă imediată, în ciuda faptului că prova continua să-i fie mistuită de flăcări, se îndreaptă brusc spre pupa lui *South Dakota* (pe a cărui punte incendiul s-a stins.) Navigînd cu toată viteza, *South Dakota* stîrneşte în urmă-i o dîră uriaşă. *Smith* se apropie mult de tot şi îşi scufundă prova în dîră. Flăcările încep să scadă, apoi să moară. Manevra aceasta, ingenioasă şi cutezătoare, este salutată la bordul celorlalte nave prin aclamaţii, prin urlete de bucurie şi ţignale de siflii. În coada formaţiei, *Porter*, încă învăluit în fum, este acostat de un alt distrugător. (Care va culege echipajul. *Porter* va trebui să fie scufundat.)

Ora 12. Difuzoarele anunţă: „Toate incendiile s-au stins.”

Informaţie prematură. Dar în clipa aceea toate focarele fuseseră „controlate”. Ne amintim că prima bombă

explodase chiar deasupra unui buncăr cu proiectile. În buncărul acela se afla un servant negru, pe nume William Pinckney. Iată cum a descris el incendiul: „Un proiectil de cinci degete[1] a explodat la babord, năucindu-mă. Abia după cinci minute bune m-am putut mişca. Pretutindeni foc, era foarte cald, iar fumul se îngroşa. Sub mine, un ins. În sfîrşit cineva s-a ridicat şi a strigat: Unde mama dracului o fi uşa ? Am spus: Ia te uită, habar n-am. Atunci m-am ridicat şi am început să bîjbîi prin fumul acela spre locul unde mi se părea că trebuie să fie. Am zărit deodată puţină lumină deasupra mea. M-am căţărat, am văzut că un foc mare ardea peste tot şi am coborît iarăşi. Pe urmă am simţit puţină apă clocotită curgînd. Mă pregăteam să urc din nou, cînd a venit un alt băiat. A prins şi el să urce, dar a căzut. Atunci mi-a spus: Haide, nu-mi dai o mînă de ajutor ? Am încercat să apuc o bucată de fier, spre a-mi asigura un echilibru, dar era conectat la reţea. Am simţit ca o zguduitură şi am căzut iarăşi. Mi-am zis: Nu se poate, trebuie să reuşesc ! M-am prins de o bucată de ţeavă şi m-am căţărat. Omul care îmi ceruse o mînă de ajutor se numea Bagwell. Încercam să ies din butoiul plin de flăcări şi fum, povesteşte el. Însă mi-am ars mîinile şi am leşinat. Cînd mi-am revenit, Pinckney mă sălta, dar a primit un şoc electric care l-a silit să-mi dea drumul. Am leşinat din nou; cînd m-am întors la viaţă, negrul acela mă tîra pînă pe puntea hangarelor unde nu mai era primejdie. Pielea de pe mîinile sale, de pe piciorul drept şi de pe spate era groaznic de arsă.

12,15. Se aude în difuzoare: „Avioane inamice dinspre nord-vest, la 12 mile. Fiţi gata.” Din nefericire, la nord-vest se iscase o scurtă vijelie destul de întunecoasă, prielnică japonezilor.

12,20. Avioane japoneze se văd ieşind din vijelie. Foc de antiaeriană. Pare-se că este vorba de vreo douăzeci de avioane; printre ele mai multe torpiloare care pierd iute din înălţime. Iată-l pe unul prăbuşindu-se în mare; un altul îl

[1] Veche măsură de lungime, avînd aproximativ lăţimea unui deget (n.t.)

urmează. Echipajele de pe avioanele-torpiloare nu sînt favorizate. *Enterprise* evoluează. Un bombardier japonez vine în picaj, bomba lui cade destul de aproape de tribord, zguduind nava. Alte avioane-torpiloare sînt doborîte, nici unul nu reuşeşte să se apropie. Toate celelalte se îndepărtează. Atacul n-a durat decît două minute.

(Locotenentul Dwight M. Williams a asistat la atac de pe gabie, unde se dusese ca să repare o conexiune de antene ce se stricase în lupta precedentă: „Bombardierul care venise în picaj se redresa tocmai cînd, deodată, l-am văzut explodînd sub ochii mei. Dar avusese timpul să-şi lanseze bomba. Cei ce au stat vreodată sub un bombardament ştiu că ori de cîte ori o bombă ţi se înfăţişează sub forma unui ghem – cînd nu-i vezi, adică, lungimea – ea îţi poartă numele şi adresa. Williams a văzut bomba sub aspectul acesta şi şi-a spus că nu va mai scăpa. Dar, mulţumită evoluţiilor portavionului *Enterprise*, a văzut apoi bomba alungindu-se şi depărtîndu-se pieziş. Toate acestea, fireşte, într-o secundă”).

12,30. Neaşteptat atac împotriva lui *South Dakota*. Bombardierele japoneze ies dintr-un nor, la mai puţin de 1 000 metri; ies în picaj. O bombă cade chiar peste turela din faţă. *South Dakota* navighează mai departe, fără să înceteze a-şi întinde pe cer formidabila-i perdea de foc care ocroteşte şi portavionul *Enterprise*. Celelalte bombe nu-l ating.

12,32. Sfîrşitul atacului. În difuzoare se aude: „Avioane inamice venind dinspre nord-vest, la 10 mile. Fiţi gata.”

12,36. Antiaeriana trage. Atacatorii sînt văzuţi ieşind dintr-un nor, apoi vîrîndu-se în cel ce se găseşte chiar deasupra formaţiei. Pentru cîteva clipe ies şi intră în picaj. Dar atacul lor pare mai puţin incisiv. Plonjează de mai departe şi îşi lansează bombele de mai sus. Zece dintre ei sînt doborîţi. Alţi cinci se îndepărtează, escortaţi de avioane Zero.

Gata. Alt atac nu va mai fi. Încă o dată japonezii se vor retrage, renunţînd la cucerirea Guadalcanalului printr-o

acţiune decisivă. Nici o navă de a lor nu a fost scufundată, dar două dintre portavioanele lor (*Zuiho* şi *Shokaku*) sînt avariate. Au pierdut peste o sută de avioane. (O încăierare ucigaşă a avut loc deasupra navei *Hornet*. Locotenentul Stanley W. Vejtasa, poreclit „suedezul”, pilot pe un avion de vînătoare al *Enterprise*-ului, a doborît el singur două bombardiere şi cinci avioane-torpiloare). Americanii au pierdut portavionul *Hornet* şi distrugătorul *Porter*. Navele *Enterprise*, *South Dakota*, crucişătorul *San Juan* şi distrugătorul *Smith* au nevoie de reparaţii; 74 de avioane americane au fost doborîte. Cele care au scăpat se rotesc – destul de multe dintre ele – în jurul *Enterprise*-ului, asemenea unor păsări înnebunite; multe cad, epuizate, în mare. Acum îşi va consolida Robert Lindsey faima; ora aceasta va fi *his greatest hour* [1], ridicat în slăvi de toate ziarele americane. Piloţii sînt ca şi nebuni din pricina tensiunii nervoase şi a oboselii; răniţii se simt părăsiţi de ultimele puteri, îşi spun că ar face mai bine să lase totul baltă, că niciodată nu vor izbuti să apunteze în halul în care se găsesc. Puntea *Enterprise*-ului este găurită şi înclinată (apa provenită din inundări şi din colectoarele sparte înclină nava; la prova şi la pupa parîmele elastice transversale destinate să oprească avioanele sînt tăiate. Lindsey se află acolo, pe mica lui platformă, cu faţa ridicată spre avionul ce soseşte balansîndu-se, abătîndu-se de la linia de zbor, făcînd adică tot ceea ce trebuie ca să se strivească de punte. Lindsey flutură semnalizatoarele de culoare aprinsă şi, datorită lor, pilotul rănit sau istovit, nu se zdrobeşte pe loc, chiar dacă nu-i reuşeşte apuntarea: îşi dă seama că nu mai este singur, că o voinţă salvatoare sare să i-o izbăvească pe a sa, dacă nu chiar să i-o înlocuiască; şi, luîndu-şi încercarea de la capăt, pilotul acela înţelege şi simte că mişcările comandate de omul respectiv, al cărui chip nu are timp să-l vadă, sînt exact cele ce se cuvin a fi executate; dacă li se supune întocmai, are noroc să iasă şi de data aceasta din belea; ar fi de ajuns să-şi încordeze voinţa cîteva secunde încă, doar trei-patru, lucru nu chiar

[1] Ora sa cea mai frumoasă (n.t.)

cu neputinţă, cine ştie. Iar pilotul îşi recapătă încrederea în sine, astfel că la cea de a doua trecere (sau la a treia, sau la a patra) apuntează fără să se distrugă. După el încă unul şi încă unul. Fiecare pasăre ajunsă la capătul puterilor este prinsă astfel în mrejele sugestionării semnalelor lui Lindsey; îi culege pe toţi, şi pe cei de pe *Hornet*, şi pe cei de pe *Enterprise*, îi face să se aşeze pe puntea avariată şi din ce în ce mai aglomerată, fără nici un incident de apuntare. Zeii sînt alături de el; îl dăruie cu o putere într-adevăr magică. Poate că şi ei s-au săturat să-i tot vadă pe oameni măcelărindu-se, distrugîndu-se. Echipajele care au căzut în mare vor fi şi ele salvate. Vor fi pescuite de către distrugătoare.

În interiorul portavionului *Enterprise* sînt stinse ultimele incendii, sînt curăţate punţile de toate fiarele acelea, răsucite, sînt adunaţi morţii. Cîteva avioane ard mărunt în hangare. Infirmeria este înţesată de mîini şi feţe arse. Jur-împrejurul careulul ofiţerilor pereţii sparţi dau în vileag cabina în care totul s-a volatilizat. Un miros de tetraclorură de carbon (folosită în combaterea incendiilor) s-a înstăpînit pretutindeni, ca şi mirosul de cîrpe arse şi ude, de carne friptă. Zumzetul monoton al maşinilor dă a înţelege că *Enterprise* navighează cu viteza-i normală, deşi se tot înclină. Pe puntea aplecată şi uleioasă, un ficat de om lunecă întreg...

Există vise urîte, în care ai impresia că totul reîncepe la nesfîrşire; te zbaţi şi te afunzi, cu eforturi cumplite, în spaimă, iar spaima cea mai fără de margini este să descoperi că te-ai întors exact la acelaşi punct. Verdun, Guadalcanal. Îmi spun că poate însuşi cititorul este cuprins aici ca de o ameţeală; că „Verdun”-ul Pacificului, începe, poate, să-i apară precum un tunel luminat doar de licăriri fugare şi neaşteptate ce răsar la intervale uşor de stabilit. În asemenea clipe este util să iei un calendar. O scurtă recapitulare nu poate face decît şi mai izbitoare situaţia dată. Să vedem: „7 august 1942” debarcarea trupelor de marină la Guadalcanal şi în insulele anexă; 8 august: retragerea portavioanelor şi a dispozitivului de siguranţă

imediată; în aceeaşi seară: crucişătoarele lui Crutchley sînt luate prin surprindere şi înfrînte (bătălia din insula Davo) dar, din fericire, inamicul nu se foloseşte mai mult de avantajul său; 9 august: marina îşi retrage toate navele, lăsînd trupele aproape fără provizii; 23 august: se află că o puternică forţă navală japoneză face rută spre Guadalcanal. Fletcher îi iese în întîmpinare cu două portavioane (*Enterprise* şi *Saratoga*); bătălia se desfăşoară în zilele de 24 şi 25 august (bătălia din insulele de răsărit ale arhipelagului Solomon); *Enterprise* este avariat, iar japonezii fac cale întoarsă. Sfîrşitul lui septembrie, cînd japonezii au debarcat la Guadalcanal, valoarea unei divizii, iar Ghormley trimite crucişătoare să atace „expresul de Tokio": victoria de la Capul Speranţa, la 12 octombrie. Japonezii nu-şi pierd cumpătul pentru atîta lucru, astfel că la 25 octombrie flota lor din Pacificul de sud este semnalată făcînd rută spre Guadalcanal. Le iese înainte Kinkaid cu *Hornet* şi *Enterprise*; 26 octombrie, bătălia de la Santa Cruz: japonezii pierd 2 portavioane şi mai mult de 100 avioane: *Hornet* este scufundat, mai multe nave americane sînt avariate; printre ele şi *Enterprise*. Japonezii se retrag din nou. Aici am ajuns şi noi.

A doua zi după bătălia de la Santa Cruz, americanii au debarcat trupe la Guadalcanal – cele mai puternice efective de la debarcarea iniţială. La 30 octombrie, crucişătorul *Atlanta* bombardează poziţiile japoneze: este rîndul japonezilor să se turtească la pămînt, să-şi lipească obrazul de lutul moale al junglei. A doua zi americanii atacă. Sînt cei mai numeroşi, moralul li s-a ridicat; înaintează. Traversează rîul Matanikau şi continuă să înainteze. „Aşadar acesta este Guadalcanalul ?" întreabă noii debarcaţi. Staţi o clipă. Japonezii şi-au întărit „expresul de Tokio". O mie cinci sute dintre soldaţii lor de marină debarcă cu material. În cursul zilei de 3 noiembrie, ofensiva americană este zăgăzuită. „Să fie trimis antiexpresul de Tokio", cere Vandegrift. Crucişătoarele *San Francisco* şi *Helena*, precum şi distrugătorul *Sterett* sosesc şi bombardează cu tunul, distrugînd aproape complet

materialele japoneze abia debarcate. Reîncep luptele terestre, americanii înaintează din nou. Subunităţile de commandos exterminã în junglă 700 de japonezi în retragere. În noaptea de 6 spre 7 noiembrie, vedetele lans-torpile cu baza la Tulagi (8 la număr) atacă „expresul”; rezultatul: 1 distrugător scufundat, 2 avariate. În ziua de 7 noiembrie „expresul” este bombardat de aviaţia de la Henderson Field (întărită şi cu Fortăreţe zburătoare): 1 crucişător şi 2 distrugătoare grav avariate. Pe uscat, japonezii s-au repliat pe dealuri. De fapt orizontul se limpezeşte. S-ar părea că visul urît se apropie de sfîrşit, că japonezii vor trebui să renunţe la Guadalcanal. Dar în momentul acela, iată o altă veste: japonezii au concentrat o nouă flotă la Rabaul: 2 portavioane, 4 cuirasate, 6 crucişătoare, 33 de distrugătoare, transportoare, cargouri; cu totul 60 de nave. Ne-am întors de unde am plecat.

Aproape de unde am plecat. Pe uscat situaţia americanilor este mai bună decît înainte de Santa Cruz. În schimb, pe mare, este sumbră, neliniştitoare. Oare cîte cuirasate poate alinia amiralul Halsey (instalat la Auckland, în calitate de comandant al forţelor Pacificului de sud) împotriva japonezilor ? Două. Cîte portavioane ? Nici unul. Armă de temut, portavionul este în acelaşi timp un obiectiv deosebit de ţintit. De la începutul războiului din Pacific americanii au pierdut portavioanele *Lexington*, *Saratoga*, *Yorktown* şi *Hornet*. Singurul supravieţuitor, *Enterprise*-ul, „marele E”, „băftosul acesta de mare E” este în reparaţii. Deci, portavioane ioc. Şi ce poţi face fără portavioane ? Încă o dată Halsey ordonă „grăbirea lucrărilor” la bordul *Enterprise*-ului, adică înfăptuirea unor minuni. Dar, pînă atunci, de nu se vrea renunţarea la Guadalcanal, trebuie să se încerce totuşi ceva, cu ceea ce există.

Oricare ar fi fost planul elaborat, o necesitate într-adevăr de neînlăturat era următoarea: să se iasă înaintea adversarului cu forţe considerabile inferioare. Iată, lăsînd la o parte amănuntele, ce anume au hotărît americanii: 1. Debarcarea a noi trupe la Guadalcanal, în zilele de 11 şi 12 noiembrie (6 000 de oameni în 7 transportoare plecate din

Nouméa şi Espíritu Santo); 2. Navele care escortau aceste transportoare (respectiv 6 crucişătoare şi 14 distrugătoare) să acopere debarcarea, iar dacă prezenţa inamicului avea să fie semnalată în regiunea Guadalcanalului, i-ar ieşi întru întîmpinare şi ar iniţia o „acţiune cu efect întîrziat”, spre a lăsa timp grupării operaţionale a *Enterprise*-ului – care urma să ridice ancora de la Nouméa în ziua de 11 – să ajungă. Această grupare era alcătuită după cum urmează: *Enterprise*, cuirasatele *South Dakota* şi *Washington*, crucişătorul greu *Northampton*, crucişătorul uşor antiaerian *San Diego*, 8 distrugătoare. Chiar şi împotriva unui inamic superior, avea o şansă dacă împrejurările s-ar fi arătat favorabile. S-ar fi putut întîmpla să nu fie strivită şi chiar, de ce nu, să dobîndească un succes. În ce priveşte escorta navelor de transport, singura lor izbăvire ar fi fost, desigur, ca vrăjmaşul să nu se arate prea grăbit să sosească. Dar iată că în după-amiaza zilei de 9 viceamiralul Richmond K. Turner, comandantul acestui convoi denumit în situaţia dată gruparea TARE, află că dimpotrivă inamicul se îndrepta spre Guadalcanal şi că 6 crucişătoare şi 14 distrugătoare americane vor avea să se măsoare cu 2 (sau 4, cifra este incertă), portavioane, cu 2 (sau 4) cuirasate şi cu 6 sau 8 crucişătoare grele şi uşoare, plus vreo treizeci de distrugătoare. Expresia „acţiune întîrziată” începea să se încarce de sens. (Şefii militari sînt campioni ai eufemismelor).

Toate s-au petrecut potrivit prevederilor. Primul eşalon al convoiului a ajuns la Guadalcanal în ziua de 11 noiembrie. Debarcarea oamenilor şi a materialului a inceput de îndată, cu mare zor. Două atacuri ale unor bombardiere japoneze au avariat două transportoare. Cel puţin trei sferturi dintre atacatori au fost nimiciţi, fie de către antiaeriană, fie de către aviaţia de vînătoare de la Henderson Field. În ziua de 12, a sosit cel de al doilea eşalon; aceeaşi operaţie. Un nou atac aerian întreprins de data aceasta de avioane-torpiloare. Nici o pagubă materială. Douăzeci şi patru de japonezi ucişi din douăzeci şi cinci. În seara zilei de 12, Turner s-a retras cu

transportoarele şi cu cargourile goale, păstrîndu-şi pentru escortă doar cîteva distrugătoare. Contraamiralul Daniel J. Callaghan, avîndu-l în subordine pe contraamiralul Norman Scott, primise măgulitoarea misiune de a le ieşi înainte japonezilor sau mai bine-zis de a-i aştepta în apele Guadalcanalului, căci se apropiaseră mult. Escadra lui se compunea din: crucişătoarele grele *Portland* şi *San Francisco*, crucişătorul uşor *Helena*, crucişătoarele uşoare antiaeriene *Juneau* şi *Atlanta* şi distrugătoarele *Aaron Ward*, *Strett*, *O'Bannon*, *Barton*, *Laffey*, *Monnsen*, *Cushing*, *Fletcher*. Dacă înţelegem bine că marea cutezanţă şi valoarea războinică sînt datoare a sluji gloria, atunci s-ar cădea ca numele acestor nave să nu fie date uitării.

The most savage fleet action in modern times[1] notează un istoric american, în comentariul său privind bătălia de la Guadalcanal. De data aceasta, poate că nu se exagerează. Vom mai vedea pe apele Pacificului şi alte măceluri impresionante, dezlănţuite la scară mult mai mare. Aeronavale însă. Aici, încăierarea se va desfăşura doar cu tunul şi torpila. Şi, ca să zicem aşa, faţă în faţă, asemenea hărţuielilor de la Savo şi Capul Speranţa. Acelaşi cîmp de luptă, aceeaşi beznă. La Savo, cei luaţi pe nepregătite au fost americanii. La Capul Speranţa, japonezii. De data aceasta, nici o surpriză pentru nimeni. Callaghan şi-a dispus escadra în formaţie de linie, cu cinci crucişătoare la mijloc, patru distrugătoare în faţă şi patru în coadă; formaţie nu prea ortodoxă, dar în noaptea aceea de cerneală ce formaţie mai putea fi ortodoxă şi cum avea să se menţină, oare, odată lupta începută ? Callaghan ştie foarte bine că tactica nu-şi va prea găsi loc în situaţia dată. La miezul nopţii începe să urce pe şenal, între Guadalcanal şi Florida şi împarte ordine la microfon, echipajelor navelor sale. La ora unu, staţia radar instalată pe insulă vesteşte: „lată-i". Callaghan îşi continuă înaintarea. La unu treizeci, prima navă japoneză îşi aprinde proiectoarele. Callaghan comandă deschiderea focului.

[1] Cea mai sălbatică bătălie din istoria timpurilor noastre. (n.t.)

Bătălia navală care începe acum a fost denumită simplu: *bătălia de la Guadalcanal*. Mai mult poate decît pentru cele precedente care s-au desfăşurat în apele acestea, orice reconstituire precisă s-ar dovedi cutezătoare şi superficială, mai ales în privinţa primei lupte care a ţinut, în totul, 24 de minute. Putem reţine doar faptul că japonezii, venind dinspre Nord-Nord-Vest, au înaintat pe trei şiruri cu navele cele mai grele în mijloc şi puţin spre spate; altfel spus, americanii aveau adversari în faţă şi în flancuri. „Primele lovituri ne-au fost favorabile", povesteşte King. „O navă inamică sări în aer la un minut după ce fusese prinsă sub tirul navei *San Francisco* şi al altor nave. La stînga, două crucişătoare inamice luară foc. Alte nave japoneze deveniră şi ele, curînd, nişte adevărate torţe. Echipajul de pe *Atlanta* părea convins că a scufundat un distrugător inamic; dar acesta îi tăie pe neaşteptate calea. Aproape în aceeaşi clipă, după ce fu lovit de cîteva ori la rînd, nava *Atlanta* atacă un crucişător uşor, dar se pomeni ea însăşi lovită de o torpilă care îi scoase din funcţiune maşinile şi cîrma. În timp ce nava, incapabilă să mai navigheze, se rotea în cerc, fu atacată de a crucişător greu inamic care îi pricinui serioase avarii, stîrnind incendii uriaşe şi ucigîndu-l pe amiralul Scott, dimpreună cu numeroşi membri ai echipajului. Peste cîteva minute, *San Francisco* se afla angajat într-o luptă cu un cuirasat duşman. Prins sub tirul lui *San Francisco,* cuirasatul japonez se văzu atacat, în acelaşi timp, de *Laffey* şi de *Cushing*, care, deşi grav lovit, izbuti să trimită cîteva torpile în trupul navei inamice..." Şi relatarea continuă. Ne putem lesne închipui, dincolo de caracterul abstract al limbajului militar, cum trebuie să fi arătat groaznica încăierare: navele trăgînd cu toate tunurile şi lansîndu-şi torpilele, zguduite la rîndul lor de lovituri cumplite, mistuindu-se în flăcări, tresăltînd, fiecare agresor fiind cu furie atacat de mulţi alţii. După cîteva minute bezna se topi; străluminările canonadei şi jarul incendiilor dezvăluiau ochilor unul dintre acele spectacole de o rară violenţă pe care omul n-a încetat, de-a lungul veacurilor, să

le găsească înfiorătoare şi totodată fascinante. Un distrugător se năpustea de-a dreptul asupra unui cuirasat, ciuruindu-l cu torpilele sale, evitînd ca prin farmec coliziunea, pentru ca, doar peste cîteva clipe, să se scufunde lovit de proiectile uriaşe. „Ajutat de *Portland*, *San Francisco* îşi concentră după aceea tirul asupra un cuirasat japonez, în timp ce *Helena* se răfuia cu un crucişător ce deschisese foc asupra navei *San Francisco*. În aceeaşi clipă, o salvă trasă de cuirasatul japonez spulberă puntea lui *San Francisco*, ucigînd pe comandantul navei, pe amiralul Callaghan, precum şi un destul de mare număr de ofiţeri şi oameni din echipaj". În mai puţin de cincisprezece minute, doi amirali îşi aflaseră acea glorioasă şi clasică moarte menită comandanţilor de escadre de pe timpuri. În ce priveşte navele americane, iată în ce stare se aflau după acel întîi sfert de oră:

Atlanta era în flăcări; *San Francisco* şi *Portland*, grav avariate; *Juneau* fusese nevoită să iasă din luptă, cu aparatele de control şi de tragere scoase din acţiune; *Helena* suferise stricăciuni, dar uşoare. Dintre distrugătoare, *Laffey* fusese scufundat, *Barton* sărise în aer, *Cushing* mai plutea, părăsit însă; *Sterett* şi *O'Bannon* nu arătau prea bine; doar *Aaron Ward*, *Monssen* şi *Fletcher* mai erau neatinse. *Monssen* a torpilat un cuirasat inamic avariat, dar a primit o rafală care l-a incendiat; echipajul său a fost nevoit să-l părăsească. Lupta s-a încheiat prin torpilarea unui crucişător greu inamic de către *Fletcher*. Atunci japonezii au fost văzuţi retrăgîndu-se, îndepărtîndu-se spre nord. Încă o dată. „În 24 de minute, o forţă navală americană mult inferioară reuşise, pe un preţ mare, să oprească flota japoneză din Pacificul de sud, silind-o să se retragă în dezordine".

Zorii zilei următoare şi-au ridicat cortina peste o adevărată bramburească. *Atlanta*, aproape la capătul puterilor, îşi stingea anevoie incendiile. *Cushing* şi *Monssen*, vase-fantomă, fără echipaje, intraseră încet în derivă, arzînd. *Portland* descria la nesfîrşire cercuri pe mare. Cînd abia mijea de ziuă, căpitanul ei descoperi un distrugător

japonez care încerca să se strecoare, înaintînd foarte aproape de ţărmul insulei Savo; fără a-şi conteni rotirea, îl scufundă cu tunul. Pe urmă zări un cuirasat japonez care se tîra ocolind încetişor vîrful de nord-vest al aceleiaşi insule. Invalidul acesta descoperi la rîndu-i pe *Aaron Ward* şi începu să tragă. Peste cîteva clipe, avioanele de la Henderson Field soseau deasupra lui.

San Francisco fusese groaznic de lovit; cîteva instalaţii şi infirmeria erau distruse; pe punte, morţi şi răniţi. Doctorul O'Neil, care operase toată noaptea pe nava *Juneau*, luă cu sine trei infirmieri, se urcă pe o balenieră şi veni la bordul lui *San Francisco*, spre a trata cazurile cele mai urgente. „Dintru început am înţeles că o să fie treabă multă", povesteşte el. „Mai întîi am operat un băiat de careu, un negru pe nume Jackson, ale cărui măruntaie atîrnau pe afară, expuse aerului o noapte întreagă. Ne putem face o idee de situaţia existentă la bordul lui *San Francisco*. Am improvizat o sală de operaţii în ceea ce fusese cabina amiralului Callaghan. Tocmai îl operasem pe Jackson, cînd am auzit strigînd deasupra mea: „Alarmă ! Atac !" La cîteva secunde după aceea s-a produs cea mai înfiorătoare explozie pe care am auzit-o vreodată. Prima mea reacţie a fost: „Atenţie la a doua !" Dar întrucît nu s-a mai întîmplat nimic, am privit prin hublou şi am văzut o învîrtejată masă de fum cenuşiu şi negru. Nu ştiam cine sau ce fusese lovit. Cineva îmi spuse că *Juneau*. În orice caz, pe faţa mării nu se mai vedea nimic." *Juneau*, un crucişător uşor antiaerian nou, se scufundase într-adevăr în douăzeci de secunde, la unsprezece şi un minut. O torpilă îl lovise la babord, în acelaşi loc în care mai fusese lovit cu o noapte în urmă. Submarinul agresor n-a fost nici auzit, nici văzut. Celelalte nave erau atît de infirme, încît nu puteau rămîne pe locul naufragiului fără a risca să fie scufundate. Dealtfel nici nu era de crezut că ar mai fi putut exista supravieţuitori, într-atît de fulgerătoare fusese drama. Astfel o sută douăzeci de oameni s-au văzut abandonaţi, zbătîndu-se în mare. Unul dintre ei se numea Allen Clifton Heyn. Iată-i povestea:

La bordul navei *Juneau* fiecare se afla la post, în afară de răniţi, fireşte, şi de cei cu comoţii, culcaţi, ici, colo, pe sub pături. Toţi cei ce se puteau gîndi la altceva decît la rugile către Dumnezeu, întru ocrotirea vieţii, se simţeau plini de o nemărginită satisfacţie şi bucurie. *Juneau* pornise din nou, astfel că fiecare rotire a elicei însemna nu pas spre siguranţă. Încîntător părea Espíritu Santo cu bărcile sale în formă de tunel. Espíritu Santo ? Nu. Ci Pearl Harbor. Nici un alt arsenal în afară de cel de la Pearl Harbor nu ar fi fost în stare să repare avariile lui *Juneau*. Pearl Harbor, altfel spus Oahu – cu străzi şi case adevărate, cu localuri unde se poate bea zdravăn, cu cinematografe unde nu te duci niciodată singur. Cu femei. Viaţă aievea. Despre asta vorbeau cu toţii, dacă aveau sau nu să meargă la Pearl Harbor. Acum ar fi vrut ca stricăciunile să fi fost de zece ori mai mari, spre a fi siguri că vor ajunge acolo. La pupa, în faţa turelei 6, schimbarea cartului (ora unsprezece) devenea prilej de înflăcărată discuţie. Pearl Harbor devenise lucru sigur ! Cîţiva pesimişti ziceau „nu”, ca întotdeauna, din principiu. Allen Clifton Heyn venea tocmai să-şi ia în primire postul la telefon, iar discuţia asta, auzită de cel puţin zece ori, îl cam scotea din sărite.

„Haide odată ! se răsti el către cel venit să-l înlocuiască, sîcîit că acela nu-şi scotea mai repede casca. Ce faci, nu te hotărăşti ?”

Celălalt îşi ridică mîinile spre a şi-o scoate. Heyn avea să-şi amintească toată viaţa începutul gestului aceluia şi expresia uşor uimită a camaradului care îşi întorsese chipul spre el. Şi, dintr-odată, nu a mai existat chip, nici camarad, nici turela 6; nimic. Un zgomot monstruos, o înecăciune groaznică. Şi bezna aceea absolută. Heyn nu se simţea în stare să-şi dea seama dacă era mort ori orb. Înţelese că nu murise cînd încercă – după o bucată de timp ce nu putea fi măsurată – impresia unui contact. Ştiu atunci că se afla întins pe oţelul punţii, într-o latură a ei, lîngă un trup omenesc lungit ca şi al său. Pe urmă, după un alt răstimp, îşi dădu seama că nu era orb, desluşind foarte aproape de

obrazul său pantofii celuilalt culcat lîngă el. Îl zări la cîţiva centimetri, în inima unui fum negru; înţelese că erau pantofii şi mai înţelese că învăluitorul întuneric se datora de fapt fumului. Din clipa aceea gîndurile i se rînduiră. În jur, oamenii se ridicau şi se desprindeau anevoie de punte. Prin fumul cîlţos, Heyn îi ghicea pe cei ce se aflau mai aproape de el. Îşi spuse că trebuie să facă întocmai ca ei şi se aşeză în genunchi. Puntea era groaznic de înclinată. Oamenii îi urcau panta fie în genunchi, fie în picioare, zbierînd a pierzanie. Din răcnetele lor, Heyn înţelese că nava se scufunda cu prova şi că ei se căzneau să ajungă în spate. Heyn băgă de seamă că şi el era în picioare, foarte aproape de pupa care se ridica tot mai mult. La doi metri depărtare de el, unii se aruncau voit în mare. Heyn îşi spuse: „Vom fi cu toţii aspiraţi, supţi de apă. Nimic de făcut.” Nava se scufunda pesemne tare iute, căci, prin fum, se zărea suprafaţa apei foarte aproape de pupa. „Trebuie să săr, gîndi Heyn. Nu, e imposibil”. Pe punte, la picioarele lui aproape (altfel nu le-ar fi văzut) observă mai multe veste de salvare din capoc, aruncate acolo de-a valma. Se aplecă, cu nu prea multă grabă şi luă una. Dar nu avu timp să o îmbrace. Marea îl înconjura. Heyn era în ea; se scufunda odată cu *Juneau*. Exact douăzeci de secunde trecuseră de la explozie.

Heyn nu dăduse drumul vestei, o ţinea strîns în braţe. Mulţumită acestui flotor putea urca dinspre adîncimile care, vremelnic, îl aspiraseră; avea impresia că e prins într-un vîrtej şi că se înăbuşă. În sfîrşit, pierzîndu-şi aproape respiraţia, fu conştient că a ajuns la suprafaţă. Aerul, ce mare binefacere ! Dar pe loc simţi gustul scîrbos al păcurei, năvălindu-i în gură, iar pe piele vîscozitatea ei. Un fum dens, nu negru de data aceasta, ci sur, acoperea încă suprafaţa apei sau mai degrabă suprafaţa stratului de păcură (gros de cincisprezece centimetri) peste care pluteau neînchipuit de multe suluri de hîrtie igienică, precum şi hîrtie albă şi imprimate albastre. Heyn era uluit că nu vede pe nimeni în jur – uluit şi înnebunit. În timp ce-şi trăgea pe el vesta, în păcura aceea cleioasă, îşi simţea

inima spărgîndu-i coşul pieptului la gîndul cumplitei sale însingurări. Începu să înoate printre sulurile de hîrtie, drept înainte, la întîmplare. Peste cîteva secunde (secunde ori minute, cine ar mai putea şti ?) văzu chiar în faţă bordajul gros, proaspăt vopsit, al unei plute. Pluta aceea, mică în realitate, i se păru a fi o construcţie impresionantă, un fel de cuirasat invincibil. Se prinse vîrtos de o bîrnă; totul nu era încă pierdut.

Heyn descoperi apoi că pe plută se aflau oameni. Aşezaţi ori culcaţi, ţinîndu-se cu amîndouă mîinile de bîrnele plutei, ei priveau în jur, fără să spună ceva. În marea poluată, de jur-împrejurul plutei, ţipau oameni. Unu dintre ei urla; Heyn îi desluşi limpede strigătul: „Ajutor ! Nu ştiu să înot, un picior mi-e smuls !” Rar ai prilejul să auzi asemenea frază. Omul care ţipa o repeta neîncetat. Asta era şi mai groaznic. Heyn îl văzu (fumul se destrăma) şi înotă spre el. Celălalt părea că stă în apă în picioare; îl vedea pe Heyn apropiindu-se, dar nu-şi contenea răcnetele. În sfîrşit, cînd înţelese că Heyn venea să-l ajute, tăcu. Heyn îl înşfăcă de vestă şi îl trase spre plută (omul se agăţase de braţul său) şi strigă celorlalţi să-l salte. Cînd omul ieşi pe jumătate din apă, Heyn întoarse capul, să nu-i vadă rana. Peste cîteva clipe îl privi din nou şi îl văzu întins; nu mişca. Numărate îi erau ceasurile, de bună seamă. Heyn se săltă la rîndu-i pe plută. Erau, cu totul, vreo cincisprezece oameni foarte înghesuiţi. Veneau şi alţii, într-una; se agăţau de plută, ca să se ţină la suprafaţa apei. Toţi vorbeau deodată, într-un vălmăşag de nedescris. La mică distanţă de ei se vedeau fumurile navelor; distrugătoarele aveau să vină în ajutorul naufragiaţilor, asta era sigur. Dar poate că japonezii atacaseră din nou; în cazul acesta erau nevoiţi să mai aştepte puţin. Oamenii se aflau în ţinutele cele mai variate, unii aproape goi, fie că hainele le fuseseră sfîşiate de explozii, fie că ei înşişi şi le scoseseră, spre a se arunca în mare. Răniţii erau mulţi la număr. Unii dezvăluiau răni care apăreau pur şi simplu ca nişte găuri roşii, mai mari sau mai mici. La oarecare depărtare, o altă plută cu oameni înciorchinaţi în juru-i.

Lucru nemaipomenit şi aproape de necrezut: după-amiaza s-a scurs cum nu se poate mai repede. Cel puţin aşa i s-a părut lui Heyn după aceea, cînd şi-o amintea. Timpul se consumase în discuţii învălmăşite, în mişcări pe plută, în păreri asupra cutărei sau cutărei direcţii. Fiecare vorbă rostită de cineva era mai întîi ascultată ca o informaţie neînchipuit de interesantă, apoi ceilalţi se porneau imediat pe comentarii, astfel că îndelungă vreme nu ieşea nimic, pînă ce iarăşi apărea o idee. Şi, dintr-odată, lumea băgă de seamă că se întuneca (timpul era noros). Începu să plouă. Încă o plută şi încă una se apropiară în amurgul tot mai dens. Erau puse în mişcare de oameni care stăteau în spatele lor şi îşi vînturau picioarele prin apa îmbibată de păcură. Astfel se alcătui un pîlc de trei plute, rămase la mică distanţă unele de altele, spre a-şi ţine tovărăşie pe timpul nopţii.

Odată cu venirea acesteia oamenii au început să „vadă" nave apropiindu-se. Multe nave... La două minute cineva striga: „Un vapor !" Şi de fiecare dată toată lumea privea într-acolo, ţipa, se agita. De fapt, nu apărea nimic. Ploaia înceta. Din fericire marea era calmă. Noaptea se dovedi însă urîtă. Mai întîi din pricina agoniilor. Cei ce-şi trăiau clipele din urmă gemeau, implorau, strigau cutremurătoare cuvinte de deznădejde. Poate că niciunde nu-i mai grea moartea ca pe o plută de naufragiaţi. Cînd şi cînd, cîte un glas acoperea vaierele muribunzilor, ca să strige iarăşi: „Un vapor !" Apoi totul redevenea şi mai groaznic ca înainte.

După aceea a început suferinţa pricinuită de păcură. Toţi erau mînjiţi. După cîtva timp ochii îi înţepau şi-i usturau, nu-i mai puteau ţine deschişi. „O să orbim cu toţii !"strigă un marinar, şi oamenii începură să scîncească precum nişte copii. Unui naufragiat mai isteţ îi veni o idee. Sulurile de hîrtie igienică pluteau în continuare, cu duiumul, în jurul plutelor. Mai spre mijloc hîrtia se păstrase uscată şi curată. Se folosiră de ea, să-şi şteargă ochii. Alţii începură apoi să aibă dureri mari de stomac, fiindcă înghiţiseră păcură. Tare mai era scîrboasă păcura aceea ! Devenise o obsesie de neîndurat. Era atît de vîscoasă, încît abia puteai

smulge din chinga ei o vestă ce plutea pe suprafaţa apei. Toată lumea trăia cu impresia că vor muri pînă la unul, dacă plutele aveau să rămînă mai departe în pînza aceea de păcură. S-a luat atunci hotărîrea ca pluta să fie mişcată din loc prin manevrarea picioarelor, aşa cum făcuseră ceilalţi, spre indiferent ce direcţie, pînă în apele curate.

„Sînteţi nebuni ! strigă un glas. În apa limpede vom fi atacaţi de rechini.”

La treaba asta nu se gîndise nimeni. Cuvîntul stîrni groază. Nu se mai auzeau decît gemetele celor căzuţi în agonie. În sfîrşit, zorile. Marea era pustie.

Un ofiţer aflat pe una dintre cele două plute apropiate declară că va lua comanda şi că trebuia înaintat cu orice preţ în direcţia pămîntului. Pămîntul fusese zărit cînd nava se scufundase (San Cristobal, la 20 mile) deci, nu putea fi departe. I se pomeni de rechini.

„Rechinii nu-i atacă pe oamenii vii, mai ales cînd sînt mai mulţi la un loc, zise el. Vom lega plutele în linie, una în faţa celeilalte. Cîţiva oameni teferi vor merge pe prima şi o vor propulsa. Răniţii, pe celelalte; iar cei rămaşi vor înota în jur. Cînd vor obosi, se vor mai agăţa cînd şi cînd de plute.”

Astfel şi făcură. Operaţia de asamblare a plutelor ceru timp mult, din cauza neputinţei oamenilor de a face ceva cu grijă şi în bună rînduială. Cu toate acestea datorită ofiţerului (locotenent Blodgett), fu înjghebat în sfîrşit trenul de plute. Cei sănătoşi începură să-l facă a înainta. Ansamblul acela se mişca cu o încetineală de necrezut; oricum, se mişca. Fu atinsă limita apei limpezi, iar rechinii nu se arătară. Propulsorii se bălăciră astfel zi şi noapte, făcînd cu schimbul. Lumea presupunea că ofiţerul se călăuzea după stele. Din nefericire marea începea să se agite. Bineînţeles nimeni nu mîncase şi nu băuse din ceasul naufragiului.

În dimineaţa celei de a treia zi, un avion survolă grupul de plute. Era un B.17 (Fortăreaţă zburătoare), care coborîse foarte jos. Vuietul motoarelor sale acoperea glasurile naufragiaţilor care strigau privind în sus şi agitîndu-şi braţele. B.17 descrise cîteva cercuri şi aruncă un obiect în

care mai mulţi recunoscură o barcă de cauciuc ce se putea umfla. Moralul oamenilor crescu nespus. Dacă B.17 lansa aşa ceva, însemna că pămîntul nu mai era departe. Oricum, plutele fuseseră văzute, asta era lucru sigur. Se punea acum problema aducerii bărcii de cauciuc. Cu toţii o vedeau legănîndu-se, de un galben aprins, pe coama valurilor. A ajunge la ea înotînd ar fi fost primejdios, din pricina rechinilor care existau, neîndoios, deşi nu se apropiaseră încă de plute. După multe discuţii s-a ajuns la concluzia următoare: trei oameni aveau să se îndrepte spre barca de cauciuc, folosind una dintre plute în prealabil evacuate. Manevra se dovedi anevoioasă. Dar toată lumea era cum nu se poate mai interesată şi mai aţîţată de apariţia acelui B.17. Doi dintre cei plecaţi să aducă barca se numeau Hardy şi Fitzgerald. Cel de al treilea era un mexican pe care Heyn nu-l cunoştea. Au umflat-o cu tuburi chimice şi au adus-o. Cum aveau să o folosească oare ? Prima idee, acceptată de toţi, a fost aceea de a îmbarca pe ea răniţii grav; în felul acesta, măcar, stăteau pe loc uscat, în caz că marea ar fi continuat să se frămînte. Un ofiţer grav rănit, locotenentul Wang, a fost pe dată instalat în ambarcaţiune; cineva băgă de seamă că barca pneumatică avea şi pagaie [1] şi că dacă doi luntraşi ar fi trecut lîngă rănit, ea ar fi putut fi folosită ca remorcher al trenului de plute. Ideea a fost bine primită, astfel că a început remorcarea. Din păcate, viteza era tare scăzută. Marea se zbătea tot mai furioasă. Norii dispăruseră, iar soarele ardea pielea celor goi. Aceştia se văicăreau mult mai mult de sete decît ceilalţi, iar cîţiva muriră în ziua aceea intoxicaţi. Soarta celor ce-şi păstraseră hainele pe ei era neasemuit mai bună, căci acum, îmbibate de păcură, ele îi ocroteau de minune împotriva soarelui arzător. Atît de încet înainta trenul de plute, încît cîţiva declarară că vor încerca să ajungă pe uscat înot, ajutîndu-se de scînduri şi bucăţi de arborade ce pluteau ici, colo. Într-atît erau de nerăbdători, încît nici frica de rechini nu-i mai putea opri. Dealtfel, nimeni nu văzuse încă rechini. Cei ce luaseră hotărîrea aceasta se îndepărtară. Unul dintre ei

[1] Pagaie: vîslă scurtă, nefixată în furcheţi. (n.t.)

se întoarse după o oră, spunînd că încercarea nu avea sorţi de izbîndă. Iar ceilalţi nici că au mai fost văzuţi. Acum, pe cele trei plute, şi în jurul lor, nu se mai aflau în total decît vreo cincizeci de oameni din o sută cincizeci cîţi fuseseră în prima seară. Către sfîrşitul zilei, Hardy şi Fitzgerald, care vîsleau pe ambarcaţiunea de cauciuc, cu rănitul culcat între ei, hotărîră că ar fi mai bine să se despartă de plute, spre a se strădui să ajungă mai repede la ţărm, de unde ar putea trimite apoi ajutoare. Erau decişi să o facă. Orice era mai bine decît să continue să se tîrască pe o mare tot mai năbădăioasă. După ce spuseră lucrul acesta, se depărtară, iar cei rămaşi se străduiră să ţină grupate cele trei plute. Ziua fusese toridă; noaptea, în schimb, foarte rece. Singura soluţie menită să-i ferească de îngheţ, era să stea în apă, lîngă plută, fiindcă apa era călduţă.

În dimineaţa celei de a patra zi, marea deveni şi mai agitată. Plutele fură despărţite. Cea pe care se afla Heyn mai purta în totul doisprezece naufragiaţi. Un polonez din Pensylvania deveni dintr-odată foarte vorbăreţ, explicînd cu o nemăsurată putere de convingere cum înainte de război fusese miner; ba chiar se apucase să descrie amănunţit mina, viaţa în subteran. Ceva mai tîrziu, cei oarecum mai în putere încercară să ajungă pe celelalte plute, dar nu izbutiră. Priveliştea plutelor acelora cocoţate pe creştetele valurilor, coborîte apoi în hăurile ce se căscau printre talazuri, era într-adevăr deprimantă. Oamenii se hotărîră atunci să nu mai încerce nimic, să aştepte pur şi simplu, să li se vină în ajutor. Alte cîteva avioane îi mai survolară, unele chiar foarte jos; apoi se depărtară. Oamenii erau disperaţi, înjurau şi spuneau că anume erau lăsaţi singuri, să moară. Heyn îşi zicea că bătălia nu se sfîrşise încă şi că mai era de aşteptat.

„În apă se afla un băiat care, ţinîndu-se de plută, nu contenea să bea din apa mării. Capul îi căzu pe piept şi tot înghiţea la apă ca un smintit. Curînd se simţi leşuit; vedeam că nu o să se mai poată ţine. Atunci m-am tras lîngă el şi l-am susţinut. Îl ţineam în braţe cu capul cît mai sus deasupra apei; toată după-amiaza l-am purtat aşa. Cu puţin

înainte de a se înnopta, o spumă galbenă i s-a ivit pe buze. Atunci am spus celorlalţi: „Oare nu aţi putea să-l ţineţi şi voi puţin ? Eu nu mai rezist.” Au răspuns că nu-i nimic de făcut, că nu vor. Pe urmă au început să vorbească între ei, ba chiar să se şi ciondănească puţin. Le-am spus: „Îi pipăi inima şi încheieturile mîinii, dar nu simt nici o bătaie. Cred că este mort. O să-i dau drumul.” Atunci maistrul tunar m-a repezit: „Nu poţi face una ca asta. Este contrar tuturor regulamentelor marinei. Nu ai voie să scufunzi un om fără ordinul oficial al comandamentului sau al ministerului marinei sau al vreunei autorităţi oarecare.” Am înţeles că aiura; dar şi toţi ceilalţi îmi spuneau că nu am dreptul să-i dau drumul în apă. Am mai discutat aşa o vreme; eu îl ţineam mai departe. Dar s-a apropiat de noi un rechin şi i-a muşcat piciorul care atîrna chiar sub mine; i l-a muşcat de sub genunchi şi i l-a sfîşiat. Insul n-a mişcat, nici n-a crîcnit măcar; mi-am dat imediat seama despre ce era vorba. Mi-am spus că o să-l las. Nu avea nici un rost să ţin un mort. Atunci i s-a scos brăţara de identitate, un camarad a rostit pentru el o rugă şi i-am dat drumul în apă.”

Noaptea următoare a fost la fel de rece. Toată lumea se cufundase în apa călduţă. Cei goi se lipeau unii de alţii. Rechinii se înmulţeau şi deveneau mai îndrăzneţi. Ziua era destul să pliciui apa, să-i alungi cu lovituri de picior. Dar noaptea oamenii picoteau. Unul dintre ei a fost devorat. Mai întîi a venit un rechin şi l-a muşcat, rupîndu-i o bucată de carne. A ţipat. Alţi rechini au venit şi l-au dus cu ei. Jur-împrejur, îngroziţi, oamenii ţipau şi băteau apa. Un naufragiat a declarat în clipa aceea că avea să înoate pînă la mal. Dar nu a apucat să se depărteze nici treizeci de metri, că l-a şi înhăţat un rechin. Un alta s-a pornit să vorbească despre *Juneau*: nava scufundat se afla chiar sub plută; se odihnea acolo, în tihnă. S-ar fi putut lua din ea cîte ceva de mîncare. Destui auditori au încuviinţat: minunată idee. De ce să nu se aducă hrană de la bordul lui *Juneau*, de vreme ce se afla chiar dedesubt ? „Începeam să cred şi eu asta, căci repetau într-una acelaşi lucru. Apoi au spus că văd o lumină pe fundul mării şi iarăşi au vorbit de aducerea

mîncării. I-am cerut unuia dintre ei să-mi arate drumul. S-a scufundat pe loc, l-am urmat. Fireşte, n-am găsit nimic. Atunci mi-am venit în fire, am înţeles cam ce eram pe cale să fac şi nu am mai dat crezare celor îndrugate de ceilalţi.”

Au venit zorile, şi oamenii au încetat să mai vadă lumini pe fundul mării. Marea îşi domolise mînia, cerul se limpezise. De cum se înălţă din nou soarele la orizont reîncepu chinul celor goi. Spinările şi umerii le erau o carne vie. Mulţi spuseră că nu vor mai putea suporta, că mai bine s-ar îneca. Cu toţii deveniseră nespus de arţăgoşi; dacă se loveau cîtuşi de puţin unii de alţii, în apă sau pe pluta, se şi încăierau. Pe urmă încetau să se mai bată şi se apucau să povestească pe rînd ce viaţă duceau acasă şi ce aveau de gînd să facă odată întorşi printre ai lor. Destul de mulţi declarau că, de aveau să eşueze cumva pe o insulă, vor rămîne acolo, că niciodată n-ar mai pune piciorul pe o navă. Cînd s-a lăsat noaptea, maistrul tunar, care se ţinea în apă, lîngă plută, a anunţat liniştit că „vroia să facă o baie”. Şi-a scos vesta de salvare, hainele şi s-a depărtat. Un rechin l-a tras sub apă. În noaptea aceea rechinii au mai înghiţit doi oameni.

În dimineaţa zilei următoare cerul s-a împîclit; a început să cearnă o ploaie fină. Marea se înciudase iarăşi. Pe plută rămăseseră doar patru oameni. Către sfîrşitu] zilei îi vizită un pescăruş; se aşează într-o margine a plutei şi încremeni acolo, privind ţintă la oamenii care, cu gurile căscate, nu-şi mai desprindeau nici ei ochii de la el. Au lunecat încetişor spre pasăre s-au aruncat asupră-i, prinzînd-o. Doi făcuseră treaba aceasta şi acum ţipau întărîtaţi, ţinînd strîns pasărea ce se zbătea. Dar într-atît de tare tremurau, încît, totuşi, pescăruşul le-a scăpat, în timp ce blestemau împroşcaţi de înjurăturile celorlalţi. Dar iată că pescăruşul se întoarse pe plută. Era prea ostenit pesemne sau, poate, rănit. Din nou l-au prins, dar nu i-au mai dat drumul. „I-am sucit gîtul şi l-am mîncat. Am avut cîte puţin fiecare, ce-i drept, dar l-am mîncat.” La scurt timp după aceea un avion a zburat foarte jos pe deasupra plutei. A lansat ceva, poate o barcă pneumatică sau, cine ştie, vreun alt ajutor; dar mult prea

departe. Între obiectul salvator şi naufragiaţi existau rechinii.

Încă o noapte îşi depănă ceasurile. Încă o zi îşi revărsă lumina. Supravieţuitorii plutei erau doar trei la număr: Heyn, mexicanul şi încă cineva. Acesta spuse dintr-odată că, aproape de tot, la mai puţin de o milă, s-a ivit o navă-spital mare, vopsită în alb. Trebuiau deci să părăsească pluta şi să înoate într-acolo. Ceilalţi doi l-au ascultat şi au privit în direcţia indicată, întrebîndu-se dacă într-adevăr era ori nu bine să părăsească pluta. Heyn a declarat atunci că un lucru era sigur: părăsirea plutei însemna moarte. Fără nici o îndoială. Celălalt nu a mai pomenit despre nava-spital.

În ziua aceea nu s-a întîmplat nimic. Şi iar a venit noaptea cea rece. Cel de al treilea naufragiat (deci nici Heyn, nici mexicanul) era gol, îşi azvîrlise hainele din prima zi, fiindcă se îmbibaseră de păcură. Acum ar fi vrut ca Heyn să i le dea pe ale lui. „Asta nu are sens”, i-a spus Heyn. „Ei bine, i-a răspuns celălalt, o să cobor la *Juneau*, care e tot aici sub noi, şi o să-mi iau haine curate. Am o grămadă în lădiţa mea. Am şi o lădiţă pentru pescuit. O să o iau şi pe aia.” Heyn şi mexicanul se văzură nevoiţi să-l ţină cu forţa pe plută. Îl strîngeau între ei, pentru a-l opri locului, şi pentru a-l apăra de frig. Dar, după cîtva timp îşi mai slăbiră supravegherea, astfel că omul gol le scăpă din mîini. Plonjă şi se depărtă înot. Pe apa neagră se putea vedea cum îi colcăiau rechinii în jur. Omul îi lovea şi continua să înoate. Deodată se întoarse şi strigă celorlalţi doi să vină să-l ia cu pluta; în acelaşi timp însă, continua să se îndepărteze. Deodată scoase un urlet şi, brusc, dispăru.

Şi din nou s-a făcut ziuă. „Am crezut că era ziua a şaptea (în realitate era a noua). Ceasuri întregi am vorbit despre cele ce ni se întîmplaseră şi îmi amintesc că i-am dăruit mexicanului cuţitul meu drept amintire. Ne aflam la cîte un capăt al plutei, cu picioarele vînturîndu-ni-le în apă, pentru a-i alunga pe rechini. În noaptea care a urmat cred că am mai şi aţipit, căci un rechin l-a muşcat pe mexican de piciorul ce-i atîrna. Mexicanul a gemut, spunîndu-mi că

cineva îl înţepa în picior cu un cuţit. „Dar cine vrei să te înţepe, de vreme ce nu sîntem decît noi doi ?” Mi-a spus că trebuie să-l duc la doctor. Eu aiuram şi îmi tot agitam picioarele în apă, nu mai ştiam prea bine ce fac. Cu gîndul îl duceam pe mexican la doctor. Întru sfîrşit a ţipat foarte tare şi a venit lîngă mine. Atunci am văzut ce păţise. Am înţeles că-l muşcase un rechin şi l-am ţinut strîns locului. Dar rechinul s-a înapoiat şi l-a apucat pe dedesubt, sfîşiindu-l. Mai mult nu l-am mai putut ţine; toţi rechinii adunaţi au tras de el şi l-au luat cu ei sub apă. Mi se părea că noaptea aceea era fără de sfîrşit. Cînd s-a luminat, am început să aiurez mai mult ca oricînd. Îi vedeam pe camarazi ţîşnind din apă, cu puştile pe spate. Îi strigam, iar ei îmi răspundeau că erau de gardă. Parcă ieşeau din fiecare perete al navei. I-am întrebat ce se mai întîmplă la bord şi mi-au răspuns: „Foarte bine !” adăugînd că se putea coborî, spre a lua îmbrăcăminte uscată şi cîte ceva de-ale gurii. Atunci le-am spus. „Voi merge alături de voi, coborîm împreună”. Am înotat spre ei, dar pe loc s-au făcut nevăzuţi. M-am întors pe plută şi din nou mi-au apărut în faţă. De două ori am înotat spre ei şi de fiecare dată dispăreau. Mi-am venit în fire. Ceva îmi spunea că trebuie să mai rezist puţin, că în ziua aceea voi fi salvat, fără doar şi poate. Către prînz, un PBY a început să descrie cercuri pe deasupra mea, apoi s-a depărtat. Atunci m-a cuprins disperarea. Şi acela avea să facă deci la fel, avea să mă părăsească ! Mi-am zis ca aviatorii mă luaseră poate drept japonez, căci eram tare negru. Dar nu peste multă vreme s-au întors şi au lansat în jurul meu bombe fumigene, ceea ce mi-a redat speranţa. Mi-am scos cămaşa şi am început să o flutur. I-am văzut pe aviatori agitîndu-şi mîinile spre mine înainte de a pleca. Mi-am spus atunci că un vapor avea să vină să mă ia, că aveau să-l îndrume spre mine. Într-adevăr, aşa a fost. Puţin mai tîrziu am zărit la orizont un catarg, un fir de fum, apoi un vapor care se făcea din ce în ce mai mare şi se îndrepta spre mine. Era distrugătorul *Ballard*. Au dat drumul unei şalupe, au venit să mă ia, m-au transportat la bord şi am intrat în infirmerie.”

Gruparea operaţională din care făcea parte *Enterprise* ridicase ancora la Nouméa în ziua de 11 noiembrie. De data aceasta, echipele de ingineri şi tehnicieni care reparau nava nu rămăseseră la bord pînă în ultima clipă. Nu. *Enterprise* părăsise ţărmul pur şi simplu cu aceste efective la bord. Zgomotul iscat de ciocanele pneumatice avea să continue pe tot traseul Nouméa-Guadalcanal, pînă ce bubuitul tunurilor avea să-i ia locul. În felul acesta fuseseră cîştigate cel puţin două zile. Echipa de muncitori era alcătuită nu numai din cei ce executau reparaţii la bord, ci şi din cincizeci de ofiţeri şi marinari aparţinînd navei atelier *Vestal*, precum şi dintr-un „batalion de construcţii”, trupe de geniu maritim, pitoresc denumite *sea-bees* (albine de mare).

Vineri, 13 dimineaţa, lucrările nu se încheiaseră încă; mai ales elevatorul din prova nu funcţiona încă normal. La ora unsprezece (chiar în clipa în care nava *Juneau* exploda) Kinkaid primi un mesaj de la Halsey: „Grăbiţi-vă spre nord, pentru a acoperi retragerea crucişătorului *Juneau* avariat. Apoi preluaţi cuirasatele şi distrugătoarele din gruparea aflată sub comanda contraamiralului Willis A.Lee. Luaţi poziţie la est de Savo (adică la nord de Guadalcanal) şi interceptaţi forţele de bombardament inamice care ar mai putea sosi între timp.” Kinkaid se supuse şi, pentru a-şi descongestiona oarecum nava (reparaţiile trebuiau isprăvite cu orice preţ; a nu se uita însă că nu-i uşor să lucrezi la bordul unui portavion aflat pe picior de război, tixit cum nu se mai poate), ordonă unui număr de nouă avioane-torpiloare, escortate de şase avioane de vînătoare, să zboare spre Guadalcanal şi să treacă vremelnic sub ordinele generalului Vandegrift. Interesul pentru amănuntul dat izvorăşte din faptul că escadrila aceasta întîlni în drumul ei cuirasatul japonez avariat, descoperit dimineaţa de către *Portland*. Nava rănită se tîra în continuare, cu o viteză mai mică de cinci noduri, înconjurată de cinci distrugătoare, fără acoperire aeriană. Antiaeriana ei trăgea; cea a distrugătoarelor de asemenea. Escadrila

portavionului *Enterprise* o atacă, lovind-o cu trei torpile, ale căror explozii putură fi limpede observate. Nava lovită îşi urmă drumul de parcă nici n-ar fi fost atinsă. La Henderson Field, piloţii de pe *Enterprise* îi găsiră pe toţi aviatorii discutînd aprins despre cuirasatul acesta. Un nucleu de piloţi, dintre cei mai buni, din marină şi din trupele de marină se afla la Guadalcanal. Încă de dimineaţă, cuirasatul japonez – mai întîi avariat de lovituri de tun – suferise două bombardamente în picaj şi trei atacuri cu torpila. El îşi vedea de drum, torcîndu-şi mai departe cele cinci noduri. Nimic nu părea să-l tulbure. Aviatorii *Enterprise*-ului, dimpreună cu alţii, îl atacară iarăşi, în după-amiaza aceleiaşi zile. Apoi încă trei bombardamente în picaj şi trei atacuri cu torpila, fără a mai pune la socoteală două mitraliere se abătură asupra „cuirasatului care nu vroia să se scufunde”. Piloţii se înapoiară din misiune, raportînd că „invalidul” se tîra întruna, deşi pupa îi era zdrobită, deşi nu mai avea decît două tunuri capabile să riposteze. În sfîrşit, un al treilea atac cu torpile îi veni de hac; în amurg stopă, cu pupa în flăcări din pricina incendiilor care mistuiau lăuntrul navei. Cuirasatul acesta se numea *Hiel*. Nemaipomenita lui rezistenţă onorează în aceeaşi măsură industria metalurgică japoneză şi arhitectura navală britanică; lansat în 1912 pe şantierele de la Yokusaka, cuirasatul *Hiel* fusese construit după planurile şi sub direcţia lui Sir George Thurston. Dezarmat în 1930, fusese rearmat şi modernizat înainte de război. Lovit la Guadalcanal, în ziua de 12 noiembrie, de 86 proiectile, cuirasatul *Hiel* se pomeni în ziua următoare cu 8 bombe şi 21 de torpile. De scufundat se scufundă abia noaptea, după ce bombardă insula cu ultimele sale două tunuri.

Dar nu toată flota japoneză din Pacificul de sud făcuse cale întoarsă. Crucişătoarele lui Callaghan nu ţinuseră în frîu decît o parte a armadei aflată în marş spre Guadalcanal. „După cum era şi de aşteptat”, scrie King, „transportoarele inamicului au fost descoperite în nordul insulei; transportoarele acestea erau precedate de o importantă formaţie de cuirasate, crucişătoare şi

distrugătoare. Neîndoios, era vorba de grosul forţelor de invazie. Avioanele de vînătoare îşi îndeplineau la rîndul lor misiunea de a le proteja. Toată ziua de 14, transporturile fură supuse unor violente atacuri aeriene.” Nici un raport al nici unui aviator nu semnala prezenţa vreunor cuirasate în preajma transporturilor. Pare-se că ele se izolaseră înainte chiar de începerea atacurilor aeriene; le vom regăsi puţin mai tîrziu. Toate rapoartele aviatorilor americani descriau atacul dezlănţuit împotriva navelor de transport ca fiind o operaţiune uşoară, nimicitoare şi respingătoare. Se înapoiau numindu-se, pe ei înşişi, măcelari. Protecţia aeriană japoneză (venită probabil de la un portavion care se ţinea deoparte şi pe care nu l-am văzut niciodată) putea fi socotită derizorie: 8 avioane Zero fură doborîte, iar celelalte o luară la sănătoasa. La bordul navelor de transport japonezii stăteau înghesuiţi precum scrumbiile. Cele două nave scufundate încă de la primul atac lăsară pe mare un kilometru pătrat de soldaţi kaki; încetul cu încetul se limpezi şi pătratul acesta. Bombele ciuruiră punţile, preschimbînd într-un terci cumplit toată suflarea omenească ce tixea interpunţile. Astfel cuprinse de flăcări, navele de transport îşi continuau nestingherite drumul spre Guadalcanal, potrivit ordinelor primite, în timp ce aviatorii se întorceau să-şi realimenteze avioanele cu combustibil şi proiectile, spre a le bombarda şi mitralia din nou. Iată bilanţul zilei: 4 transportoare scufundate, 4 incendiate, patru eşuate pe ţărmul Guadalcanalului; 2 crucişătoare şi 2 distrugătoare japoneze avariate. Douăzeci de mii de soldaţi japonezi, poate chiar mai mulţi, au pierit prin foc şi sabie sau înghiţiţi de ape.

În cursul acestui atac, un bombardier în picaj aparţinînd *Enterprise*-ului şi pilotat de aspirantul de navă Jefferson Caroum, fu doborît de antiaeriana unui crucişător japonez. Cei doi oameni aflaţi în avion izbutiră să iasă din el şi să-şi îmbrace vestele de salvare, dar nu să-şi umfle şi pluta care pieri în valuri odată cu avionul. Şi-au spus atunci, ca şi naufragiaţii de pe *Juneau*, că în scurtă vreme vor fi pescuiţi. Dar nu s-a întîmplat aşa. Vîntul, curenţii îndepărtau adesea

victimele unor asemenea naufragii de locul bătăliei, înainte chiar ca cineva să se gîndească la ele. Şi-apoi, ce înseamnă o biată plută pe întinsul unei mări ? Un punct. Doi oameni. Nimic. Caroum şi Hynson, mitraliorul său, căzuseră la 60 de mile nord-vest de Guadalcanal. În timp ce cădeau, Caroum zări o insuliţă. „Să înotăm în direcţia aceea”, a spus el camaradului său. Din fericire, nici un rechin. (Rechinii începuseră să devină, prin locurile acelea, mari amatori de carne de om. Dar pesemne că năboiseră cu toţii spre partea în care se aflau transportoarele japoneze). Mitraliorul nu a putut înota decît pînă a doua zi la prînz. Caroum a înotat şaptezeci şi trei de ore. Faţa i se umflase atît de tare, încît aproape că i se închiseseră ochii. La două zile după naufragiu ajunsese destul de aproape de insuliţa pe care o zărise, astfel încît să poată vedea fum ieşind din coşurile căsuţelor indigene; dar curenţii l-au împins din nou spre larg. A mai înotat o zi, o noapte şi încă o zi. Uneori adormea; atunci îl năpădeau visele urîte care din fericire, îl trezeau. Cînd, în sfîrşit, apa nu i-a mai ajuns decît pînă la mijloc, a văzut că nu mai poate umbla. S-a tras pînă pe plajă, cu mare anevoinţă: aci înotînd, aci mergînd în patru labe. S-a mai tîrît şaisprezece ore pe uscat şi a întîlnit în sfîrşit o băltoacă; era cu apă de ploaie. A băut. Băştinaşii l-au găsit a doua zi. L-au dus în satul lor, la o depărtare de 13 kilometri, l-au spălat, i-au oblojit rănile şi i-au adus orez şi ceai cald. Au dat chiar serbări în cinstea lui, iar fetele au dansat hupa-hupa, ca în filme. Peste zece zile Caroum a fost repatriat de un PBY, care l-a dus în locuri cu adevărat civilizate.

Faimoasele cuirasate japoneze au fost descoperite, în sfîrşit, în seara zilei de 14. În jurul orei 23, staţia radar a Guadalcanalului semnală apropierea unei nave mari, cuirasat ori crucişător greu, şi a doua cuirasate. Grupul amiralului Lee (scos pe data de 13 din gruparea operaţională *Enterprise*), alcătuit din cuirasatele *South Dakota* şi *Washington* şi din patru distrugătoare, ocolea în momentele acelea insula Savo (iarăşi insula aceasta !); marea era calmă, o briză uşoară adia dinspre nord. Pe cer,

o semilună strălucitoare. La puţină vreme după miezul nopţii apărură navele japoneze; cele două cuirasate americane deschiseră focul pe loc. Bătălia care urmă oferi un spectacol îndestul de asemănător cu cel al luptei din 11 noiembrie ce fusese susţinută de crucişătoarele lui Callaghan – acelaşi loc, aceeaşi rezistenţă scurtă, aceeaşi fulgerătoare canonadă pe timp de noapte – cu deosebirea că, de data aceasta, existau în rîndurile combatanţilor forţe de temut. Sub salvele de 406 ale navelor *Washington* şi *South Dakota*, primele două nave japoneze luate drept ţintă începură a se învăpăia precum capetele unor ţigări aprinse. Se scufundară în doar cîteva minute. În acelaşi interval de timp distrugătoarele americane se găsiră şi ele într-o situaţie proastă: unul scufundat, trei avariate. Cuirasatele americane rămaseră singure. În clipa aceea apăru, la 8 mile, o altă coloană, avînd în frunte cuirasatul *Kirishima*. Întrucît nu văzuse încă nimic, acesta îşi aprinse proiectoarele; luminoase pensule începură să măture întinsul apelor. *Washington* şi *South Dakota* traseră laolaltă. Şase salve, adică 108 proiectile a cîte 1 117 kilograme fiecare, se abătură asupra navei *Kirishima*. Cuirasatul fu scufundat, nu fără a pricinui mai întîi serioase stricăciuni cuirasatului *South Dakota*. Navele japoneze se retraseră toate.

În zorii zilei de 15 noiembrie bătălia se încheie prin distrugerea a patru transportoare japoneze eşuate pe plajele Guadalcanalului. Avioane de la Henderson Field executară asupra lor un bombardament intens. „Distrugătorul *Meade* desăvîrşi nimicirea navelor duşmane, pisîndu-le pe îndelete cu proiectile”. În cursul dimineţii, Halsey ordonă grupării operative să-şi regrupeze bazele. Iată bilanţul oficial al celor cinci zile de bătălie. Nave japoneze scufundate sau complet distruse: 2 cuirasate, 1 distrugător greu 4 distrugătoare, 12 nave de transport; avariate: 2 cuirasate, 2 crucişătoare grele, 2 crucişătoare uşoare, 4 distrugătoare. Nave americane scufundate: 2 crucişătoare uşoare, 7 distrugătoare; avariate: 1 cuirasat, 1 crucişător greu, 1 crucişător uşor, 7 distrugătoare.

„În pofida marilor pierderi pe care le-am suferit, bătălia de la Guadalcanal a însemnat una dintre victoriile noastre hotărîtoare. De atunci poziţiile noastre în insulele meridionale ale arhipelagului Solomon nu au mai fost serios ameninţate.” Astfel conchide King. Între victoria aceasta decisivă şi totala ocupare a insulei aveau să se mai scurgă trei luni. A mai existat chiar şi un reviriment din partea japonezilor, o încercare de a aduce întăriri importante, altfel spus încă o bătălie navală: Tassarafonga, 30 noiembrie. Luptă nocturnă între crucişătoare, luptă învălmăşită şi pustiitoare. Crucişătorul greu *Northampton* fu scufundat, iar alte trei avariate. Marinarii de pe crucişătorul *Honolulu* nu aveau să uite niciodată noaptea aceea înspăimîntătoare... În timp ce luna se înălţa pe cer, ei auzeau urcînd dinspre ape, jur-împrejurul navei lor, ca un fel de „piuit de păsări”. Erau nefericiţii naufragiaţi de pe *Northampton* agăţaţi de plute sau menţinîndu-se în picioare, în brasierele lor de salvare şi strigînd după crucişător: „*Honolulu*, *Honolulu*”. O lamentaţie „asemănătoare vaietului nepămîntean al războinicilor morţi, care strecurase spaimă în inima vrednicului Ulysse”.

După bătălia aceasta nu au mai revenit niciodată în forţă. Guadalcanalul încetase de a mai fi un teatru de operaţii. Iar dacă privim operaţiile puţin mai de sus, este adevărat că Tassarafonga n-a fost decît o tresărire şi că precedenta bătălie s-a dovedit hotărîtoare.

Pe uscat, americanii înaintau încet. Cum să mergi repede prin junglă ? De altfel, acum nu-i mai zorea nimic. Ostaşii de marină au fost înlocuiţi cu infanterişti ai armatei de uscat. Au mai trecut ei, fireşte, prin zile şi nopţi grele, dar fără asemănare cu coşmarul celor trei luni dinainte. Acum schimburile de trupe şi aprovizionarea soseau regulat. Toate avioanele care zburau deasupra luptătorilor erau americane. Mai venea el cîteodată şi „expresul de Tokio”, dar pe furiş, fără a zăbovi prea mult. În primele zile ale lui februarie păru chiar mai bogat şi mai stăruitor ca de obicei. Oare ce se întîmpla ? Oamenii se neliniştiră. Dar nu pentru lungă vreme: „expresul” venea

să-i evacueze din Guadalcanal pe ultimii japonezi. Operaţia a fost condusă magistral de către comandamentul naval nipon. Dar nu cîştigi un război efectuînd evacuări, fie ele chiar izbutite. În dimineaţa zilei de 9 februarie, infernala insulă era americană.

La cincisprezece zile după luptele aero-navale istorisite mai sus marinarii şi aviatorii de pe *Enterprise* se aflau aliniaţi în „ţinuta nr.1” pe puntea esplanadă a navei lor. *Enterprise* stătea la ancoră în inima portului Nouméa, golf cu contur larg, tivit de munţi. În port domnea o activitate febrilă; multe petroliere, nave de transport încărcate cu trupe, nave de luptă. Soarele ardea în cerul de un albastru intens, albul uniformelor îţi lua ochii pe nava foarte lustruită. Cîţiva operatori de cinema se şi ocupau de ansamblul acela fotogenic. Înconjurat de alţi ofiţeri, un bărbat înalt, cu părul alb ieşindu-i de sub caschetă, apăru pe punte şi se îndreptă spre un fel de tribună. Era căpitanul de rangul 1 Osborne B. Hardison, abia numit comandant al navei. „Marinari de pe *Enterprise*”, spuse el, „v-am adunat, spre a vă înmîna recompense şi medalii. Voi aţi făcut din nava aceasta ceea ce este ea astăzi, prima unitate de luptă a marinei, veterană a tuturor bătăliilor purtate de portavioane, în afară de una, începînd cu insulele Marshall pînă la cea de a doua bătălie a Guadalcanalului.” Apoi continuă, evocînd pe scurt rolul aviatorilor şi al marinarilor de pe *Enterprise* în timpul tuturor acţiunilor desfăşurate; vorbi sobru, într-un stil pe care poate că nici nu l-a recunoscut cînd a citit mai apoi în ziare darea de seamă asupra ceremoniei (unde numele navei nu era menţionat, unde totul era împănat cu aluzii ingenioase). La puţin timp după aceea, *Enterprise* avea să fie obiectul unei distincţii deosebit de rare, o „citare prezidenţială”. Textul acesteia amintea că portavionul şi gruparea sa „scufundaseră nouăsprezece nave inamice, avariind alte şaisprezece şi doborînd, în total 185 de avioane japoneze, fără a mai pune la socoteală distrugerea unui mare număr de instalaţii de coastă”. Citarea se încheia astfel: „Spiritul său combativ şi minunatele rezultate obţinute fac mare cinste ofiţerilor şi

oamenilor din echipaj, care, la bordul său, au slujit în mod eroic drept zid de neînfrînt poporului american.” Textul fu scris în întregime pe peretele punţii hangarelor. Halsey trimise o telegramă de felicitare care se termina cu următoarele cuvinte: „Inima mea rămîne alături de voi”.

În perioada în care a fost astfel onorat, *Enterprise* a rămas singurul portavion american supravieţuitor. Cei doi adversari aveau să aibă nevoie, epuizaţi fiind de bătălia de la Guadalcanal, de iarna 1942–1943 şi de o parte a anului 1943 spre a-şi reface forţele aeronavale. O fază diferită a războiului avea să înceapă după aceea, fază în care americanii urmau să aibă numeroase iniţiative. *Enterprise* avea să plece la luptă alături de noii săi fraţi.

V

TARAWA CEA DE GROAZĂ

Navigatorul care se îndreaptă către Hawaii, venind dinspre Australia sau Noua Britanie, descoperă în preajma Ecuatorului imagini aproape ireale, ce parcă plutesc între cer şi apa albastră. Sînt atolii arhipelagului Gilbert. Am mai pomenit despre atoli şi alcătuirea lor coraliană. În inima paşnicei nemărginiri, un inel de verdeaţă tivit de nisipul deschis la culoare se încrustează ca un giuvaer în apa calmă şi străvezie a lagunei. Briza unduieşte evantaliile cocotierilor înalţi. Jur-împrejur resacul[1] încheie o cingătoare de spumă fermecător de frumoasă. Nestematele acestea exotice au fascinat omul alb, încă de la primele explorări

[1] Val produs prin întoarcerea violentă a apei care a lovit un obstacol (n.t.)

(1788). Robert-Louis Stevenson le-a fost ilustru oaspete. Marinari dezertori, piraţi s-au ascuns în insuliţele acestea; uneori ei au fost aleşi regi ai unor triburi micronesiene, sfîrşindu-şi acolo zilele, făcînd dreptate nu mai puţin bine decît judecătorii noştri. Un nimb romantic învăluie istoria arhipelagului Gilbert. Chiar înainte de războiul acesta mai puteau fi întîlnite acolo cele mai pitoreşti personaje ale Pacificului. Printre ele se numără şi un anume Isaac Hendley. Originar din Liverpool, Hendley pornise pe mare la vîrsta de doisprezece ani şi se înavuţise neguţînd cu băştinaşii de pe tot cuprinsul Pacificului. Pînă în cele din urmă îşi construise o locuinţă arătoasă, nu la Liverpool, ci la Sidney. Dar nu-i fusese pe plac: mai mult iubea Tarawa. Cînd în decembrie 1941, japonezii au ocupat atolul (pînă atunci posesiune britanică), el a refuzat să fugă cu albii. „De prea multă vreme sînt aici” a spus. Avea şaptezeci şi opt de ani. Fără îndoială că praful s-a ales de el, acolo la Tarawa.

Tarawa, cel mai mare atol din arhipelagul Gilbert, are înfăţişarea unui triunghi. Laturile sale măsoară respectiv 32, 25 şi 25 kilometri. El formează un recif neîntrerupt decît de o singură deschizătură la vest, un şenal care înlesneşte comunicarea lagunei cu Oceanul. Dar pămîntul se înalţă doar pe două dintre laturile triunghiului, la est şi la sud; atolul este crîmpoţit în numeroase insuliţe despărţite de drumuri coraliene ce se pot vedea cînd marea este joasă. Cu ce trăiau oare polinezienii înainte ca navele albilor să le fi adus binefacerile civilizaţiei ? Cu peşte; iar Stevenson a adus o excelentă precizare: „cu biftec din nuci de cocos – nuci de cocos verzi, nuci de cocos coapte, nuci de cocos ca mîncare, nuci de cocos ca băutură, nuci de cocos germinate, crude şi gătite, reci şi calde”. Nu făceau nimic şi trăiau fericiţi, cel puţin cît timp nu dădea peste ei lepra. Se apucaseră să prelucreze miezul nucilor de cocos, cînd albii, dîndu-le să guste whisky, i-au lămurit că erau datori să dea ceva în schimbul acelei băuturi divine. Să fim drepţi: au existat şi albi care nu i-au exploatat niciodată pe băştinaşii aceştia, care nu le-au arătat decît bunătate şi necurmat

devotament; erau misionarii catolici care îi îngrijeau pe leproşi.

Pe noi ne interesează o singură insuliţă din atolul Tarawa. Este situată în unghiul sud-vestic al triunghiului. Vom avea cît de cît o idee despre pronunţarea micronezianã a numelui ei, cînd vom şti că americanii îl scriu cel mai adesea Betio, iar francezii Bititu. Nici 4 kilometri lungime şi doar 700 metri lăţime. Iată obiectivul pentru cucerirea căruia avea să fie folosită cea mai impresionantă concentrare de nave realizată pînă în clipa aceea de către forţele americane: o sută de nave de război – portavioane, cuirasate, crucişătoare, distrugătoare, zeci de transportoare, fără a mai pune la socoteala navele şi toate maşinăriile necesare debarcării. Mărgica aceea din şiragul Tarawa avea să-i coste destul de scump pe americani, astfel că o să-i scriem numele ca ei: Betio.

Am în faţă o fotografie a insulei luată din avion; chiar cea pe care o contemplase Nimitz în biroul său de la Pearl Harbor, în iulie 1943, în timp ce cugeta la viitorul său plan de operaţii. Să se deschidă un nou front în Pacific – iată intenţia generală. Nimitz hotărîse cucerirea insulelor Gilbert, apoi a celor din arhipelagul Marshall. Primul obiectiv, atolul Tarawa, adică, practic, insuliţa fortificată Betio. Pe fotografia de care vorbesc, nu se văd decît cocotieri înfoiaţi, asemănători cu puzderia de umbrele a unei mulţimi, apoi plajele şi pista din ciment a aerodromului. Nici 4 kilometri lungime şi doar 700 metri lăţime. Abia 2 kilometri şi jumătate pătraţi: iată ce avea Nimitz în faţa ochilor săi. În spatele lui, uriaşa maşină industrială a Statelor Unite bătea în plin. În timp ce se încheiau reparaţiile pe *Enterprise* ieşeau de pe şantiere noile portavioane: *Essex*, *Yorktown II*, *Wasp II*, *Bunker Hill*, *Intrepid*, *Hancock*, *Bonhomme Richard*... Navele comerciale, transportoarele de trupe erau fabricate în serie, ca şi tancurile ori avioanele, ca şi tunurile şi camioanele. Nici chiar şuvoirea aceasta de nave şi arme nu ar putea întregi îndestul ideea privitoare la amploarea efortului făcut de continentul acela. Americanii fabricau nu numai

materialul viitoarelor bătălii, dar şi o imensă cantitate de obiecte de tot soiul destinate ocupaţiei şi amenajării unor teritorii, a căror cucerire nu era încă decît proiectată; făceau arme ce nu aveau să poată fi folosite decît pentru atacarea unor obiective situate, cu mult dincolo de cele ce nici nu se aflau încă în mîinile lor; acţionau de parcă ar fi fost siguri că aveau să înainteze neîntrerupt, cu începere de la „momentul T” pe care, cu siguranţă, Nimitz urma să-l fixeze. De-aci înainte doctrina va rămîne neschimbată: să se dovedească oricînd şi oriunde strivitor de superiori în privinţa mijloacelor de luptă. În treizeci de mii de birouri şi de laboratoare, specialiştii studiau fiecare amănunt în parte privitor la cele necesare construcţiei unor baze în teritorii virgine ori devastate, privitor la cele trebuitoare vieţii şi chiar confortului în cuprinsul acestor creaţii depărtate, precum şi la cele necesare construirii, deplasării şi luptei marilor armade amfibii. Nimitz a şi ales omul care avea să comande liota de 100 de nave: era vorba de Spruance, „maşina omenească”. La începutul lui august 1943, Spruance s-a dus cu avionul la Wellington (Noua Zeelandă), unde l-a întîlnit pe generalul-maior Julian C. Smith, comandant al Diviziei a 2-a din trupele de marină: „Am venit să discut cu dumneavoastră operaţia Galvanic.” Se referea la cucerirea Tarawei.

Nu-i uşor să debarci cu forţa pe un atol. Oricum ai vrea să ajungi la el, pe mare ori pe lagună, eşti nevoit să treci peste recifful de corali care tiveşte uscatul, ceea ce nu este cu putinţă decît cînd mareea este înaltă şi numai folosind nave cu pescaj redus. Iată hotărîrile luate în privinţa debarcării la Betio:

La începutul fluxului, trei valuri de asalt îmbarcate pe „aligatori” sau L.V.T. (vehicule blindate amfibii) aveau să străbată distanţa dintre navele de transport şi plaje. Aceste L.V.T. trebuiau să treacă peste recif, oricare ar fi fost nivelul apei. Restul trupelor, muniţia, artileria, tancurile, aprovizionarea aveau să sosească după aceea (cînd mareea va fi crescut), la bordul unor L.C.M. sau L.C.V.P., şalupe cu motor putînd să transporte fie douăzeci, treizeci

de oameni, fie un vehicul (tanc, camion) fie piese de artilerie. Este limpede că trecerea acestor nave de debarcare peste recif (adică înălţimea fluxului de pescaj) trebuia calculată cu precizie. Ori, singurele hărţi cu insulele Gilbert pe care le aveau americanii datau de un secol. Poate că şi coralii crescuseră. Serviciul de personal a fost însărcinat cu misiunea de a pune mîna pe orice persoană ar fi fost în stare să furnizeze date recente despre Tarawa. Patru navigatori de prin partea locului au fost reţinuţi ca navigatori şi piloţi, printre care şi fostul căpitan al navei *Nimanoa*, nava-poştă britanică din insulele Gilbert şi un leton, fostul comandant al unei goelete cu trei catarge.

Între timp, în Noua Zeelandă, Divizia a doua din trupele de marină făcea zilnic exerciţii de debarcare sub foc şi de luptă nocturnă. S-a mai vorbit despre acest corp ataşat marinei, ce se bucura însă de o mare autonomie (avea tancuri şi avioane proprii); tradiţia ei aminteşte oarecum de vechea Infanterie de marină franceză. Ostaşii din trupele de marină au faima de a fi oameni aspri; şi ţin la faima aceasta. Pînă în 1943 erau cu toţii voluntari. Apoi, din oficiu, au fost vărsaţi recruţi în corpul acesta, spre a mai umple golurile. Ostaşii de marină primeau o instrucţie specială, dar deosebita lor valoare în luptă ţinea mai ales de un factor psihologic şi anume de menţinerea cu grijă, în rîndurile oamenilor, a tradiţiei corpului, sentiment la care aspiră orice ostaş de cum intră într-o cazarmă. Întreţinut cu pricepere, sentimentul acesta sporeşte curajul şi spiritul de sacrificiu. Bărbatul înrolat se simte mîndru că aparţine unui corp de luptători deosebiţi, că este socotit cusurgiu, fustangiu, neîntrecut băutor. Drept pentru care se duce şi la moarte. Cu condiţia, totuşi (restricţia este importantă), să fie condus în luptă de către comandanţi a căror vitejie a fost dovedită şi care ştiu să-şi dea viaţa. Tipul superior al ofiţerului din trupele de marină a fost strălucit reprezentat în persoana colonelului David M. Shoup, îndesat, roşcovan, cu gît de taur, curajos şi măiestru în ale înjurăturilor; el este cel ce avea să debarce la Tarawa cu batalioanele de asalt. În vîrstă de treizeci şi nouă de ani, îşi făcuse ucenicia de

războinic în China ca şi mulţi alţi camarazi de ai săi. Un alt colonel din trupele de marină, Evans F. Carlson, care avea să facă parte din expediţia Tarawa ca ofiţer de stat major, fusese „observator” în armata comunistă chineză din Districtul 8. Numit în 1941 comandant al unui batalion de Raiders (cu misiuni speciale), el şi-a organizat unitatea pe baza unor metode a căror superioritate fusese dovedită, spunea el, de către comuniştii chinezi. În 1942 şi-a luat cu sine unitatea în submarin la Makin, unde a aruncat în aer toate instalaţiile japoneze. Deviza batalionului său, *Gung Ho* !, care s-ar putea tălmăci prin: „Cu toţii la grămadă”, a devenit celebră şi a slujit drept titlu unui film.

Fotografia aeriană de care s-a vorbit mai sus dezvăluie prea puţine lucruri în legătură cu fortificaţiile din Betio, despre care se ştia că este apărată de un efectiv de „infanterişti de marină imperiali” evaluat la 2 700 oameni (în realitate s-au dovedit a fi mai numeroşi). Oricare ar fi fost creditul acordat ştiinţei militare şi spiritului combativ ale ostaşilor de marină americani, nu putea fi vorba să fie aruncaţi pe plajele atolului fără a se ataca mai întîi obiectivul. În lunile august şi septembrie, avioane pornite de pe portavioane au început a bombarda răzleţit insulele Marcus, Tarawa, Apamama şi Wake. Începînd din octombrie, bombardiere grele venite din baze terestre s-au alăturat atacurilor acestora, apoi au luat totul asupra lor, atacînd tot mai des insulele Gilbert şi Marshall, în timp ce portavioanele, reîntoarse la bazele lor, se pregăteau pentru expediţia hotărîtoare. Ziua Z a debarcării în Tarawa a fost fixată pentru 20 noiembrie. Din ziua de 13, însă, „pisarea” aeriană se cerea intensificată, partea atribuită insulei Betio atingînd în medie o sută tone de bombe pe zi. În ziua Z, înainte de orice debarcare, navele de război trebuiau să trimită asupra celor doi kilometri şi jumătate de insulă două mii tone de proiectile, iar avioanele o mie tone de bombe. Programul acestui bombardament era prevăzut după cum urmează. Prima fază, de la ora W (înainte de ivirea zorilor) la ora H-60: foc de pe nave asupra obiectivelor desemnate, astfel încît toată suprafaţa insuliţei să fie bine presărată.

Faza a doua, de la ora H-60 la ora H: foc de lîngă ţărm şi de pe plajele de debarcare, pînă la o distanţă scurtă din interior. Faza a treia: foc de neutralizare şi de ajutor, la cerere. Bombardament aerian de la 5,45 la 6,15. Cu cinci minute înainte de ora H, avioanele de vînătoare aveau să mitralieze ţărmul pînă la o sută iarzi în interior. În acelaşi timp, bombardierele bimotoare aveau să zdrobească poziţiile de apărare japoneze (ce mai rămînea din ele) din spatele plajelor. La ora H, încetarea oricărui bombardament: Betio constituia o ţintă prea mică (lăţimea medie: 500 metri), pentru a se socoti posibilă bombardarea după debarcarea trupelor; s-ar fi riscat lovirea acestora de către bombele şi proiectilele americane. Programul a fost comunicat ostaşilor din trupele de marină în timpul marşului de apropiere spre Tarawa; se pare că l-au apreciat bine. „Greu îţi poţi imagina trei mii tone de proiectile căzînd pe o insulă atît de mică, fără să ucidă tot ce exista pe suprafaţa ei”, spunea un sergent. „Nădăjduiesc că japonezii i-au evacuat pe băştinaşi” presupunea fostul căpitan al lui *Nimanoa*.

Repetiţia generală a operaţiei Galvanic a avut loc în ziua de 7 noiembrie la Efate (în Noile Hebride), iar adunarea „armadei” lui Spruance a început imediat după aceea. Documentul care reproduce integral compoziţia acestei flote, cu respectivele articulaţii de *task-forces* (grupări operaţionale) şi *task-groups* (grupuri tactice) cuprinde mai mult de o sută de pagini. Oricum, se poate desprinde uşor din ele ceea ce urmează. În realitate, Spruance dispunea de trei elemente mari: 1. o forţă de portavioane (gruparea operaţională 50, 800 avioane); 2. o forţă de asalt (gruparea operaţională 54); 3. o forţă de aviaţie terestră (avioane cu baza în insulele Ellis, Phoenix, Samoa, Baker). Forţa de asalt era împărţită în două: gruparea operaţională 52, destinată cuceririi insuliţei Makin, situată la nordul arhipelagului Gilbert, şi gruparea operaţională 53, destinată atolilor Tarawa şi Apamama, la sud. (Debarcările la Makin şi Apamama s-au desfăşurat fără greutăţi şi neprevăzuturi.) Un „grup de interceptare” (grupul tactic 50,1: 3

portavioane) patrula între Gilbert şi Marshall, pentru a acoperi operaţia. Să adăugăm că formaţia desemnată ca „forţă de portavioane” cuprindea şi cuirasate şi crucişătoare, de asemenea, că „forţa de asalt” cuprindea portavioane de escortă. Pe scurt, flota destinată special cuceririi insuliţei Betio, bombardată de trei luni şi jumătate de aviaţiile maritimă şi terestră, cuprindea 9 cuirasate, 6 portavioane, 5 portavioane uşoare, o duzină de crucişătoare grele şi uşoare, trei sau patru duzini de distrugătoare, plus dragoarele de mine, transportoarele şi L.S.T.-urile (*landing ship tanks*, transportoare de tancuri şi alte maşini de debarcare).

La bordul portavioanelor, oamenii încercau sentimentul că se îndreaptă spre o sarcină uşoară şi, în afară de elementul neprevăzut, fără prea mare primejdie. La bordul cuirasatelor impresia era aceeaşi. Cuirasatele nu se pregăteau să-şi îndeplinească rolul tradiţional: să angajeze cu tunul flota inamică. De astă dată aveau să slujească drept ciocan. Singurii combatanţi pentru care operaţia „Galvanic” rămînea un neştiut viitor erau pasagerii transportoarelor: ostaşii de marină. În prima zi şi-au ignorat destinaţia. În cea de a doua o proclamaţie a amiralului Harry L. Hill, care comanda gruparea operaţională 53, le spuse numele obiectivului, astfel că le-a fost comunicat apoi şi programul bombardamentelor prealabile. O nemărginită încredere puse stăpînire pe ei. Aproape toţi gîndeau că nici un japonez viu nu va mai rămîne în Betio de îndată ce primele valuri atacatoare vor fi atins plajele. Părerea acestora a dăinuit douăzeci şi patru de ore, după care încolţi îndoiala. Cu japonezii nu puteai şti niciodată; cît timp insula nu avea să fie cucerită în întregime, moartea îl pîndea pe fiecare; pildă, Guadalcanalul. Aproape toată durata traversării s-a scurs în calcule, pînă în ajunul zilei Z. Atunci a reapărut optimismul, toţi erau încredinţaţi că lucrurile se vor petrece bine.

La bordul transportoarelor, ostaşii de marină consacrau o oră din zi la întreţinerea puştilor (le ungeau cu ajutorul unor mici pensule) şi cu ascuţirea cuţitelor şi a baionetelor.

Apoi, împărţiţi pe grupe, studiau fotografii de-ale insulei Betio şi machete în relief, colorate, executate după aceste fotografii. Machetele acestea aveau aproximativ patru metri lungime; toate asperităţile ţărmului apăreau reproduse cu limpezime; puteai vedea chiar cocotieri în miniatură. Fiecare om ştia cu precizie unde avea să debarce şi ce avea să facă imediat după aceea. În afară de treaba aceasta, oamenii mîncau, dormeau, jucau cărţi, asistau la proiecţii de filme. Pe măsură ce „armada" înainta spre ecuator, căldura devenea tot mai de nesuportat la bordul transportoarelor, iar filmele erau aproape întotdeauna foarte proaste. Ostaşii de marină asudau, rînjeau, mîrîiau, dar vedeau fiecare film pînă la capăt. Scriau şi scrisori, atît de numeroase şi lungi, încît mai mulţi ofiţeri au trebuit să se ocupe, la bordul fiecărei nave, de cenzura obişnuită. În scrisorile acestea oamenii nu trebuiau să facă nici o aluzie la faptul că probabil mergeau să se bată (ele nu au sosit la destinatari decît după multă vreme de la descrierea în ziare a bătăliei de la Tarawa).

Deşi ţineau la reputaţia lor de „oameni aspri", deşi mulţi dintre ei o şi vădiseră onorabil în focul bătăliilor sau aiurea, ostaşii de marină nu dispreţuiau ajutorul religiei. Prin aceasta ei se deosebesc de vechii luptători francezi sau germani. Cîte un capelan protestant şi un preot catolic îşi exercitau funcţia la bordul fiecărei nave. Slujbele aveau loc pe punte sau în careu. Nu numai în fiecare zi, ci chiar de mai multe ori pe zi difuzoarele anunţau: „O slujbă protestantă va avea loc la cutare oră, în careul patru" sau „o slujbă catolică se oficiază chiar în clipa aceasta la careul şase." Catolicii se spovedeau şi se împărtăşeau în mare număr.

Ofiţerii asistau la conferinţe speciale, în cursul cărora li se aduceau la cunoştinţă orarul exact al bombardamentelor şi fazele debarcării. Le-au fost comunicate toate informaţiile culese privind mijloacele de apărare şi particularităţile Tarawei, precum şi unele informaţii de ordin etnografic asupra băştinaşilor din insulele Gilbert („firi blînde şi paşnice... Cîţiva ştiu engleza... Să nu-i atingi niciodată la

cap, este o treabă legată de religie... Foarte geloşi, susceptibili în privinţa virtuţii nevestelor" etc.), de parcă bombardamentul menit a-i extermina pe japonezi ar fi trebuit să-i cruţe pe aceşti nefericiţi, de-ar mai fi rămas vreunul în Betio. Ultimele instrucţiuni se dovediră mai practice: „Recomandaţi neapărat ostaşilor să nu bea pe uscat nici o picătură de apă care să nu fi fost mai întîi analizată. La început să bea foarte puţin. Fiecare va lua cu sine două bidoane, dar nu ştim peste cît timp vom putea debarca apă şi alimente. Nimeni să nu se atingă fără ordin prealabil de prima hrană debarcată pe plaje. Dacă vor apărea cumva soldaţi puşi pe furtişaguri, cei din poliţia militară îi vor avertiza întîi, apoi vor trage."

În ajunul zilei Z, ostaşii de marină şi-au mai verificat o dată puştile şi şi-au pregătit echipamentul. În afară de arme, nu trebuiau să mai ia cu ei decît muniţii, două bidoane cu apă, hrana pe o zi (raţiile C şi K) şi o pelerină bălţată. Căldura se făcea tot mai de nesuferit. Apus de soare tipic micronezian, sur şi roşu între benzi de albastru şi verde. La bordul tuturor transportoarelor, s-a ţinut o ultimă slujbă (catolică), aproape de ora 19. Umiditatea se făcuse atotstăpînitoare pe pereţii careurilor unde îngenuncheaseră oamenii, claie peste grămadă şi asudaţi. Îmbarcarea oamenilor ce făceau parte din primele valuri trebuia să înceapă la ora trei dimineaţa, în ziua de 20 noiembrie; gustarea fusese fixată pentru ora unu, iar parte dintre ei chiar la douăsprezece din noapte. Bucătarii trebuiau să se scoale la 10 seara. La opt şi jumătate toţi cei ce nu erau de cart s-au dus să se întindă. Puţini au putut dormi. Ultimele ştiri primite de la avioanele care, de zile în şir bombardau Betio, erau excelente: „Nici un semn de viaţă pe insulă. Antiaeriană foarte slabă".

Cred că acum este absolut necesar să ne aruncăm privirile pe o hartă [1] spre a vedea o clipă Tarawa, aşa cum au văzut-o aviatorii care au survolat atolul, cum l-au văzut toţi cei ce au studiat fotografiile luate din avion şi

[1] Vezi schemele 4 şi 5 de la sfîrşitul cărţii (n.a.)

machetele. Vedeţi triunghiul acela. Partea de est şi cea de sud sînt alcătuite din insuliţe reliefate deasupra apei şi încununate de vegetaţie; partea de vest (însemnată cu o linie punctată) este un recif descoperit. Linia punctată ce tiveşte cele două laturi ale şirurilor de insuliţe reprezintă un alt recif coralian, cel ce trebuie trecut spre a se ajunge pe plajele ţinutului. În partea vestică se deschide şenalul care stabileşte comunicarea dintre lagună şi ocean. Grupul de transportoare se va posta la intrarea şenalului, la aproximativ 4 mile. Trupele vor fi debarcate în „aligatori”, L.C.M. şi L.C.V.P. (descrise mai înainte); toate maşinăriile acestea, precedate de un dragor, vor traversa şenalul şi se vor rîndui în interiorul lagunei pe o linie de plecare imaginară, în faţa insulei Betio, pe care o vedem la sud-vest. La semnalul cuvenit, „aligatorii”, apoi L.C.M. şi L.C.V.P. se vor năpusti pe plaje. Totul părea simplu ca bună-ziua. La sud, la sud-vest şi la nord-vest de Betio aşteptau „grupele navale de bombardament” (cuirasate, crucişătoare, distrugătoare); portavioanele aveau să patruleze mai în larg. Să privim acum, cîteva secunde, harta ce reprezintă insuliţa Betio. Are întrucîtva forma unei păsări culcate pe spate, cu coada subţiindu-se spre răsărit. Un chei ce înaintează spre nord (sub pîntece) închipuie o labă. Să reţinem doar atît că insuliţa se întinde de la vest spre est. După cum putem vedea pe hartă, litoralul ce urma să fie atacat a fost împărţit (spre a uşura operaţia) în sectoare: plaje „roşii” numerele 1, 2 şi 3 la nord; plaja „verde” la vest; plajele „negre” numerele 1 şi 2 la sud. Primele valuri atacatoare trebuiau – plecînd, cum s-a spus din interiorul lagunei – să atace plajele „roşii” 1, 2 şi 3. Iată-ne suficient de edificaţi, spre a înţelege operaţia „Galvanic”, care s-a desfăşurat după cum urmează:

20 noiembrie

Ora 0,30. – Transportoarele şi grupele navale de bombardament încep să-şi ocupe poziţiile. Luna a urcat pe cer. Senin, patru zecimi cumulus. Se pot desluşi siluetele

numeroaselor nave care lunecă încet.

2.15. – La bordul tuturor navelor, alarma de pregătire de luptă.

3.15. – Ostaşii de marină ai primelor valuri încep să se îmbarce în „aligatori”. Pe cap poartă căşti şi sînt îmbrăcaţi cu un combinezon de pînză tărcat, galben şi verde; ţin puşca în mînă sau la umăr. Bidoane cu apă şi muniţii la centură, echipament (uşor) pe spate. Sergenţii fac apelul. Oamenii din primele grupe stau pe punţile aflate în bătaia lunii, ceilalţi aşteaptă înăuntru, gata echipaţi. Transpiraţia curge pe ei şiroaie. Cu toţii au primit ordin să-şi schimbe rufăria, lucru pe care l-au şi făcut; cu toate acestea par să se fi şi murdărit. Nici unul nu este bărbierit; au bărbi de trei zile şi mai bine. Vorbesc puţin. Atitudinea lor exprimă, în general, pasivitatea resemnată a soldaţimii în aşteptare.

3,20. – Transportoarele îşi schimbă locul. Se aliniaseră prea la sud, riscînd să mascheze tirul cuirasatelor; un ordin le mută din loc. Execută o mişcare grandioasă şi lentă, tîrînd după ele, cu chiu cu vai, toată maşinăria necesară debarcării. Uşoară neregulă, cîteva L.V.T. îşi pierd nava-mamă. Strigăte în noapte, chemări, înjurături, ţignale. Pînă la urmă totul se rînduieşte. Ai sentimentul că asişti la o operaţie uriaşă şi complicată. Dar pe măsură ce timpul se scurge, fiecare se simte din ce în ce mai stăpîn pe sine. „Oare peste cîţi japonezi o să dăm la Betio ?” îl întreabă pe un ofiţer un corespondent de război. Răspunsul: „Fără îndoială că nu peste prea mulţi. Au tunuri de 125. Ar fi trebuit să şi tragă în noi.”

5,07. – O baterie din Betio deschide focul asupra navelor celor mai apropiate. Cîţiva snopi de proiectile, nici o lovitură la ţintă. Pe loc ripostează, cu artileria lor principală, cuirasatele *Colorado şi Maryland*. Tunetul acesta cutremură noaptea, astfel că la bordul navelor fiecare se năpusteşte pe punte pentru a asista la bombardamentul aşteptat. Riposta cuirasatelor a fost atît de promptă, încît în toată „armada” aproape nimeni nu va şti că japonezii au tras, cu atît mai mult cu cît au încetat focul imediat. Spectacolul a început. Cea de a doua salvă ţîşneşte din gura tunurilor

celor mari, născînd în noaptea stăpînită de lună o străluminare portocalie, foarte vie şi rapidă. Apoi se văd prin văzduh proiectilele: torţe incandescente, ele descriu un arc larg, cu o încetineală uimitoare; oamenii le urmăresc calea ca pe cea a unui vehicul. Cînd ajung cam pe la jumătatea drumului lor, cei de pe transportoare aud tunetul vuind. Proiectilele cad iarăşi. Nimic. Salva s-a mistuit, pesemne, în mare. O a treia salvă. Acelaşi spectacol dar, de data aceasta, abia au căzut meteorii, că un perete de flăcări ţîşneşte şi se înalţă în noapte cu mai mult de o sută de metri; apoi bubuitul exploziei imprimă vibraţie mării şi navelor. Se pare că a fost lovit un depozit de muniţii. Pe toate navele oamenii scot urlete de bucurie. Apoi, ca şi cum atingerea aceasta a ţintei ar fi întărîtat tunurile înseşi, acestea încep să tragă mai repede, în număr tot mai mare; alte cuirasate se alătură primelor, apoi şi crucişătoare, ale căror salve mai uşoare şi mai repezi pot fi clar desluşite; urmează distrugătoarele, ale căror tunuri de 125 trag în traiectorii neîntrerupte şi aproape la fel de repede ca mitralierele. Cerul Tarawei este o imensă cupolă iluminată, sub care se văd toate navele întunecate şi în neclintire. Betio apare acum ca o vatră mare de jăratec răsărită pe mare, vatră înăuntrul căreia răsar puncte mai vii, înverşunări mai mult sau mai puţin aprige; cu binoclul se pot vedea cocotieri ale căror creştete s-au preschimbat în torţe; de pe toată suprafaţa insulei se ridică neîncetat un fum luminos asemănător cu apa unui izvor clocotitor. Bombardamentul este atît de viforos, şi atît de neîntrerupt, încît se creează impresia că paroxismul acesta prelungit nu poate rămîne fără rezultat definitiv, că însăşi materia insulei Betio se va pulveriza şi va începe să se răzleţească prin văzduh sau că se va desghioca, şi insula va dispărea, fumegîndă, în mare. Fără a-şi înceta o clipă tirul, navele de război s-au apropiat de Betio; revarsă peste ea o cascadă continuă de fier şi foc. Fumul învălătucit al incendiilor din Betio pare strivit, chircit în sine însuşi, asemenea unui animal supus torturii. Primul licăr al zilei lunecă pe boltă.

5,52. – Linişte. Nemaipomenită linişte. Navele de luptă

sînt ciudat de neclintite, fumul ultimelor lor salve li se desprinde uşor din trup. Cerul este opalin, acoperit pe sfert; este răcoare. Briză bună (8–10 metri pe secundă). Mare agitată. Betio este înecat în flăcări şi fum.

5,54. – Uruit de avioane. Zgomotul creşte repede, se şi zăresc cele ce s-au înălţat de pe portavioane. Primele sînt avioane torpiloare încărcate cu bombe grele. Sosesc deasupra insulei Betio în zbor orizontal, destul de jos, slobozindu-şi uriaşele ouă. În vîrtejul de flăcări şi fum se văd ţîşnind alte iluminări, precum şi gheizere de pămînt amestecat cu sfărîmături. Apoi, bombardierele în picaj. Acestea par că s-ar deda într-adevăr unui sport. Se înalţă la mai mult de o mie de metri deasupra insulei Betio, se aliniază şi, pe neaşteptate, coboară, unele după altele – perechi-perechi ori cîte trei. În urma plonjărilor pe care le fac, pămîntul e numai împroşcături. (Între timp, ostaşii de marină continuă să-şi ocupe locurile în maşinile destinate debarcării. L.V.T.-urile primelor valuri atacatoare încep să se îndrepte către şenal, zdravăn zguduite. Oamenii sînt uzi leoarcă, din pricina stropilor spulberaţi de vînt, iar pe unii îi chinuie răul de mare. Cei mai mulţi nu-şi dezlipesc privirile de la vatra de jăratec a insulei Betio strivită de bombe. Greu ţi-ar veni să crezi că ar mai putea exista acolo fiinţă omenească vie).

6,05. – Cerul este golit de avioane. Cuirasatele, crucişătoarele şi distrugătoarele deschid pe dată focul. Vuietul bombardamentului nu-i altceva decît un duruit continuu. Betio se mistuie în fum.

6,12. – Răsare soarele. Bombardamentul naval s-a sfîrşit. Dragorul *Pursuit* trece şenalul şi pătrunde în lagună, urmat de un alt dragor, apoi de două distrugătoare. În clipa aceea, o baterie japoneză, situată cam la 200 metri est de chei, deschide focul asupra dragoarelor. Nici o lovitură la ţintă. Distrugătoarele răspund pe loc, bateria japoneză amuţeşte.

6,15. – Avioanele americane sosesc deasupra insulei Betio. Bombardierele în picaj terciuiesc sub bombele lor amplasamentul bateriei care tocmai trăsese. Întreaga

suprafaţă a insulei este din nou bombardată masiv. Aviaţia de vînătoare mitraliază ţărmurile.

6,25. – Bombardamentul aerian ia sfîrşit. În bărcile cu motor, care slujesc la debarcare, şi care dănţuie pe lîngă transportoare, oamenii sînt încremeniţi de frig. Pentru ei operaţia „Galvanic” se desfăşoară mult prea încet.

6,32. – Cîteva jerbe, la nici cincizeci de metri de un transportor. Cei mai mulţi (care nu ştiu că japonezii au şi tras) cred că este vorba de greşeala vreunui tunar american, astfel că tună şi fulgeră împotriva acelui nepriceput. Vestea că este cu adevărat vorba de un proiectil japonez produce adîncă impresie.

6,34. – Bombardamentul naval este reluat, concentrîndu-se cu deosebire asupra bateriei care a tras cu cîteva clipe mai înainte. Se dă ordin tuturor transportoarelor să se îndepărteze cu două mile spre larg. Nouă manevră cu L.C.M. şi L.V.C.P. care o execută anevoie. Acum L.V.T. („aligatorii”) se află cu toţii în drum spre linia de plecare. Pot fi zăriţi asemenea unor insecte mici, negre, tîrînd pe mare o dîră largă şi scurtă, de un fel rar întîlnit.

7,15. – Dragorul *Pursuit* trece pe linia de plecare şi îşi îndreaptă proiectoarele spre „aligatori”, pentru a-i ghida către sine. Micuţii crocodili înaintează greu sărmanii, înfruntînd vîntul şi marea agitată. Un hidroavion catapultat de pe cuirasatul-amiral *Maryland* raportează amiralului Hill, comandantul grupării operaţionale 53, că primul val atacator este întîrziat faţă de orarul stabilit şi că, neîndoios, nu va putea ajunge pe plajele „roşii” la ora 8,30, ora H prevăzută. După ce s-a consultat cu generalul Smith, amiralul Hill hotărăşte drept oră H: 8,45 (Hill nu cedează unei îngrijorări de ordin istoric. Fiecare mişcare din planul „Galvanic” – pornirea succesivă a valurilor asaltatoare, debarcarea aprovizionării – este situată în timp faţă de această oră-origină H, care este clipa în care primul val al trupelor de marină va ajunge pe plajă. Anumite mişcări sînt fixate, de exemplu, pentru H-30, H-15. Spre a evita debandada, este absolut necesar ca ora H din plan să corespundă cu realitatea evenimentului respectiv; aşadar

flota trebuie ţinută la curent cu asemenea schimbări previzibile. La o jumătate de oră după ce a ales ora 8,45, Hill îşi va da seama că era încă prea devreme. Ora H urma să fie fixată pentru 9).

Planul prevedea ca la ora H-15 un comando de specialişti înarmaţi cu puşti, explozivi şi aruncătoare de flăcări să debarce pe Betio, spre a „curăţa cheiul şi a deschide o breşă în baricada fortificată care se ridica îndărătul ei". Oamenii din primul val, care aşteptau la linia de plecare, i-au văzut pe „aligatorii" ce urmau ordinul acesta punîndu-se în mişcare la ora opt şi nouă minute. În orice debarcare este nevoie ca cineva să fie primul. Ostaşii de marină îşi aţintiseră privirile asupra „aligatorului" de avangardă; înainta singur spre Betio, în timp ce canonada continua. Doi sau trei oameni din comando s-au întors către prietenii rămaşi în urmă, şi-au fluturat braţele, apoi au privit din nou, ca şi ceilalţi, înainte, spre insula mută şi răvăşită, încă învăluită de taine, pitulată parcă sub neagra pătură de fum.

„Aligatorii" ce transportau primul val al ostaşilor de marină au părăsit linia de plecare la 8,24. Distanţa ce urma să fie parcursă pînă la „plajele roşii" era de aproximativ şase mii de metri. Bubuitul aproape continuu al tunurilor şi vălurile de fum ce acopereau cerul imprimau acestei înaintări pe apa calmă a lagunei un caracter dramatic, solemn, funebru. În rîndurile „aligatorilor" domnea tăcerea. La cîteva clipe după pornire, bombardamentul a încetat; avioane au început a zbura pe deasupra insulei, mitraliind plajele. Apoi s-au îndepărtat şi iarăşi a început bombardamentul. Se puteau vedea limpede fel şi fel de incendii izbucnite pe toată lăţimea insulei, cu ici-colo cîte o coloană de flăcări spintecînd fumul. Din coama-i deasă de cocotieri, Betio nu mai rămăsese decît cu cîţiva copaci stingheri, unii în picioare dar sfîrtecaţi, alţii – ca prin minune – încă nevătămaţi. Cînd tunurile tăceau pentru cîteva clipe, se înălţa fumul, iar cocotierii aceştia supravieţuitori se conturau limpede pe boltă, pînă la coasta sudică a insulei. Ostaşii de marină începeau să identifice clar detaliile

„plajelor roşii”, cînd primele proiectile japoneze se sparseră pe deasupra „aligatorilor”.

Ora 8,47; trei mii de metri mai rămăseseră de străbătut. Prima impresie încercată de ostaşii de marină a fost uimirea foarte vie stîrnită de ciudăţenia evenimentului. De o oră şi mai bine, fiecare îşi spunea: „Au tras. Nu au murit cu toţii. Vor trage asupra noastră”. Straniu spectacol să vezi venind asupra ta proiectile ţîşnite dintr-un loc într-atît de incendiat şi de devastat ca Betio. Iar faptul că era vorba de proiectile lipsite de eficacitate sporea şi mai mult aspectul bizar al situaţiei. Prost reglate, încărcate cu un exploziv mult prea puternic, ele se spărgeau, toate, pe deasupra tractoarelor, pulverizîndu-se în sfărîmături fine ca nisipul. Oamenii priveau cu neîncredere la fulgii aceia, întrebîndu-se ce avea să mai urmeze.

La 8,54, tunurile americane au tăcut. Era ora la care comandoul de specialişti ajungea la chei; nu se putea trage mai departe, fără a-l primejdui. (Oamenii ce formau acel comando şi-au executat distrugătoarea treabă sub focul japonezilor, în timp ce vînătoarea americană mitralia plajele ce se aflau de o parte şi de alta a cheiului, anume spre a-i ocroti. Oamenii nu se auzeau între ei şi nu-şi puteau vorbi. Deasupra şi jur împrejurul lor, cerul şi pămîntul produceau zgomotul unei uriaşe fripturi sfîrîitoare pe care s-ar fi bătut mii de lei furioşi. De ambele părţi ale cheiului, faţa apei era ciuruită de împroşcături asemănătoare cu efectul stîrnit de căderea unor stropi mari de ploaie într-un butoi plin cu apă. În zidul din spatele cheiului a putut fi deschisă o breşă de cincisprezece metri. Procentul exact al pierderilor suferit de comando în timpul misiunii nu este cunoscut, căci destui au fost ucişi pe insulă în zilele următoare; printre ei şi şeful lor, locotenentul William D. Hawkins).

Cu cîteva minute înainte de ora nouă, „aligatorii” ce transportau primul val al trupelor de marină au ajuns la recif. Pînă atunci nici unul nu fusese avariat. Plaja se mai afla la aproape o mie de metri. (Între 700 şi 1 000 metri reciful era pieziş faţă de ţărm.) Proiectilele antitanc începură să-i împresoare pe „aligatori”. Peste o jumătate de

minut, mai mulţi fuseseră loviţi în plin. Oamenii săriră peste bordajul „aligatorilor” oprite locului şi lunecară în apă; apoi începură să păşească. Mitralierele japoneze deschiseră focul asupra lor. Unora apa le ajungea pînă la piept sau chiar pînă la gît; îşi ţineau armele deasupra capului. În jurul fiecărui grupuleţ care înainta astfel spre plajă, toată oglinda apei era ciuruită de împroşcături. Grupul se rărea din ce în ce. Oamenii dispăreau pur şi simplu pe sub apă sau îşi schimbau brusc mersul parcurgînd cîţiva metri mult aplecaţi înainte, apoi se prăbuşeau. Parte dintre ei cădeau în cîte un loc cu apă mai puţin adîncă, lăsînd să se vadă fie numai o parte a trupului lor, fie numai echipamentul sau puşca. Mitralierele continuau să tragă în ei. Ţărmul era acum foarte aproape. Nici urmă de japonez. Iată cam ce vedeau ostaşii de marină ai primului val care înaintau spre „plaja roşie I”. Mai întîi pătrunzînd în mare, cu aproximativ 700 de metri spre stînga, cheiul destul de grosolan întocmit, din scînduri, pe piloţi din cocotieri şi avariat; apoi a eşuat în chiar coasta lui, un „aligator”, probabil cel al comandoului Hawkins. Drept înainte, ţărmul, adică: mai întîi o fîşie de nisip gălbui, însoţit de corali maronii şi verzi de şase, şapte metri adîncime; la distanţa aceea, înălţînd brusc nivelul plajei, un fel de spargeval, puţin mai înalt de un metru (un metru şi douăzeci; solid clădit din trunchiuri de cocotieri, rambleul acesta tivea plajele pe toată lungimea lor); dincolo de el, solul nisipos al insulei, cu cocotieri hărtăniţi, apărînd şi dispărînd prin fum. Ţărmul acesta era un deşert. Moartea-gazdă nu avea chip. La răsărit, deasupra mării sinilii, pe bolta de un albastru aprins, strălucea soarele. Iar înaintarea spre infernul acela, atît de bine organizat de oameni, trebuia continuată, în plinul unor împroşcături ucigătoare, spre un ţărm al neantului încununat de nori groşi, îndoliaţi. Dacă printr-un nesperat noroc ajungeai la ţărm, fără să fii rănit şi puteai traversa în goană cei şapte metri de nisip şi de corali pînă la spargeval, găseai acolo un unghi mort, un adăpost, o negîndită ocrotire. Dar datoria era, vai, tocmai dincolo de oaza aceasta. Mitralierele şi tunurile japoneze se găseau

peste rambleu, cazematele în care se aflau ele trebuiau atacate şi distruse vizuinele lor, cărora trei mii tone de proiectile nu le putuseră veni de hac. Primii ostaşi de marină se năpustiră. Cu puşti şi grenade...

„Aligatorii" ce transportau primele trei valuri de asalt depăşiseră linia de pornire la 8,24, 8,27 şi 8,30. Următoarele valuri se deplasau cu L.C.V.P.-uri (şalupe mari de debarcare neamfibii, numite şi „vaporaşe Higgins"). Corespondenţii de război, ataşaţi celui de al cincilea val, care urmăreau prin binoclu ţărmul insulei Betio, spre care se îndrepta şalupa lor, încercară simţământul că se petrecea un lucru neobişnuit, prin aceea că între recif şi plajă nu se afla nici o şalupă. L.C.V.P.-urile celui de al patrulea val descriau cercuri dincoace de recif. Foarte curînd o ambarcaţie a comandamentului veni să-i avertizeze pe oamenii valului al cincilea să se pregătească pentru o transbordare de îndată ce vor fi ajuns la recif. Apa nu era îndeajuns de mare; doar „aligatorii" puteau trece. Între recif şi plajă fusese organizată o navetă; dar numărul „aligatorilor" era foarte mic, astfel că L.C.V.P.-urile trebuiau să aştepte. La auzul unei veşti atît de catastrofale, fiecare simţi cum îi îngheaţă sîngele în vine. Însemna că orarul operaţiei „Galvanic", stabilit cu atîta migală, nu mai avea nici un preţ; că debarcarea avea să fie nespus de înceată şi de ucigătoare (am şi văzut, de altfel, cum fuseseră întîmpinate primele valuri). Nimic nu te împiedica să crezi că „aligatorii" aveau să fie nimiciţi pînă la unul, înainte de a fi adus la ţărm destui oameni în stare să păstreze terenul cucerit de primul val; de asemenea, se prea putea ca ostaşii de marină să şi fie omorîţi, fără a putea fi înlocuiţi destul de repede, din cauza sistemului aceluia încet de navetă.

Realitatea nu avea să se dovedească, poate, chiar atît de neagră precum conjuncturile, dar aproape.

Se apropia ora 9,30. – Numeroase L.C.V.P.-uri descriau cercuri la una sau două mile de ţărmul insulei Betio, între linia de pornire şi recif. Tunurile japoneze trăgeau asupra

lor, rănind cîţiva oameni. „Aligatorii” care făceau naveta între recif şi plaje erau cu adevărat mult prea puţini. Fiecare „aligator” îmbarca jumătate din conţingentul unui L.C.V.P. „Nu am timp să vă transport pînă la ţărm, sîntem prea puţini, spunea aproape mereu pilotul „aligatorului”. O să vă duc pînă la un loc unde veţi putea păşi. Vedeţi carcasa aceea veche a unui cargou japonez în depărtare ? O să vă las acolo, apoi voi face cale întoarsă, spre a mai aduce pe alţii. Veţi putea trece.” Fiecare „aligator” care se apropia de ţărm era straşnic bombardat cu tunul şi mitraliat. De cum se aflau în apă, oamenii erau împroşcaţi într-una de gloanţe ucigătoare. Mulţi căzeau în apă. Nu mai exista val organizat, ci doar, cînd şi cînd, cîte un „aligator” care ajungea cît mai aproape de ţărm şi care făcea stînga-mprejur, lăsînd în apă cîţiva oameni fără nici o protecţie. În afară de cei ucişi prin schije de proiectil, ori gloanţe de mitralieră, creştea şi numărul înecaţilor, căci plaja era plină de gropi adînci şi, bineînţeles, invizibile. Unităţile erau dispersate, amestecate. Un grup înotă şi merse prin apă pînă la adăpostul oferit de un „aligator” distrus. Pînă în cele din urmă s-au adunat acolo vreo doisprezece oameni care-şi pierduseră ofiţerul. Un alt ofiţer, care îşi pierduse oamenii, sosi şi spuse celor dintîi: „Urmaţi-mă”. Toţi s-au îndreptat spre plajă, unde se afla instalat în pîlnia unui obuz, un punct de comandă. Nici un mijloc de comunicare. Radiourile erau deteriorate de apa mării şi de gloanţe. Ofiţerul a trimis ştafete în dreapta şi în stînga, pentru a stabili o legătură cu alte grupe. La şase sute de metri, aproape de extremitatea cheiului, un „aligator” plin de ostaşi de marină a fost lovit de un obuz şi a explodat. Sfărîmăturile zburau prin văzduh, apoi cădeau. Cîţiva inşi înotau. La ţărm, mai mulţi „aligatori” distruşi şi mii de peşti morţi – peşti mari, lungi de la cincisprezece centimetri pînă la un metru.

Ora 9,40. – Colonelul David M. Shoup, comandantul unităţilor din trupele de marină, care pînă atunci păstrase, de bine de rău, legătura cu comandanţii săi de batalioane, debarcă (nu fără greutate: 500 de metri pe jos, prin apă,

sub tirul mitralierelor) la Betio şi îşi instală vremelnic punctul de comandă la extremitatea sudică (spre plajă) a cheiului.

9,56. – Mesajul maiorului Schoettel (comandantul batalionului 3 din regimentul 5 marină) către colonelul Shoup: „Ne aflăm sub un foc puternic pe plaja roşie I. Imposibil să debarcăm toţi. Rezolvare îndoielnică.”

9,58. – Shoup către maior Kyle (care comanda un batalion de rezervă aflat încă pe linia de plecare): „Debarcaţi pe plaja „Roşu 2” şi sprijiniţi vestul pentru a-l susţine pe Schoettel.”

10,07. – Schoettel către Shoup: „Nave eşuate pe recif, supuse unui foc violent venit de la flancul drept al plajei roşii I. Trupe secerate în apă.”

10,09. – Shoup către Schoettel: „Debarcaţi plaja roşie 2 şi sprijiniţi apoi vestul.”

10,13. – Schoettel către Shoup: „Practic nu mai avem efective.”

Către ora 10,45. – Debarcarea oamenilor este tot înceată şi ucigaşă. Se văd L.C.M.-uri (şalupe de debarcare) transportînd tancuri. Fiecare L.C.M. eşuează pe recif, îşi coboară rampa; tancul înaintează în apă. Un om îl ghidează mergînd înaintea lui şi împlîntînd în apă steaguri cu coadă lungă, pentru a semnala gropile plajei. Treabă mai primejdioasă decît oricare alta. De îndată ce un asemenea ghid este rănit, un altul îi ia locul. Şase tancuri sosesc odată (pe plaja „Roşu 1”), în faţa unei breşe făcute cu aruncătoarele de flăcări anume în spargeval. Dar s-a constatat că spaţiul dintre ţărm şi spargeval era, în locul acela, înţesat de morţi şi răniţi. Tancurile o luară pieziş, spre a trece mai către vest şi se întoarseră în apă. Patru se pierduseră prin gropi.

11,00. – Au fost întinse fire telefonice între punctul de comandă al colonelului Shoup şi cîteva pîlnii de obuz. Cele două capete de pod americane (pe plaja „Roşu 1” şi la extremitatea sudică a cheiului) aveau aproximativ opt metri adîncime.

11,20. – Primul val al unui nou batalion din trupele de

marină a sosit la recif în faţa plajei „Roşu 3”. Piloţii navelor Higgins au coborît rampele şi un anumit număr de oameni (oare să fi înţeles prost ordinele ?) s-au năpustit fără să-i aştepte pe „aligatori”. Jumătate s-au înecat. Ceilalţi s-au împrăştiat în timp ce japonezii au deschis focul cu mortiere. Abia o sută de oameni au ajuns pe plajă. De pe chei, colonelul Shoup şi colonelul Carlson indicau oamenilor, valului următor, prin gesturi, ordinul de a înainta urmînd cheiul, ai cărui stîlpi oferea o protecţie relativă. Pînă în cele din urmă (nu foarte devreme), comandamentul avea să-şi dea seama că şenalul aflat de-a lungul cheiului era singurul care îngăduia, cît de cît, cruţarea vieţilor omeneşti.

12,00. – Un minimum de ordine s-a instaurat încetul cu încetul în haosul acela de trupe debarcate. Colonelul Shoup a izbutit să intre în comunicaţie cu aproape jumătate din cei aflaţi în subordinele sale. Pierderile semnalate erau grele. Pe morţi şi pe răniţii grav infirmierii îi aliniau de-a lungul plajelor. Treceau în sus şi în jos, purtînd liniştit brancarde pe care zăceau întinse trupuri acoperite cu cîte un poncho pestriţ. Feţele răniţilor erau neacoperite, ale morţilor dimpotrivă. Cînd şi cînd, cîte un „aligator” se încărca cu răniţi pe care-i ducea spre nave. (La Tarawa, infirmierii aveau să înregistreze cel mai ridicat procentaj de pierderi; într-un batalion: 26 din 29.) Înaintarea spre Betio era pretutindeni nespus de înceată: cu metru, uneori sau chiar mai puţin. Japonezii trăgeau din cazemate aflate, în mare parte, tocmai dincolo de spargeval. Abia se vedeau cazematele acelea; erau îngropate aproape în întregime şi păreau întocmite din mai multe grosimi de trunchiuri de cocotieri despărţite cu straturi de nisip. Una dintre ele a fost curăţată de pe faţa pămîntului către ora 13,00, în spatele plajei „Roşu 3”. Iată cum: după ce a pregătit bucăţi de dinamită cu detonatoare, un ostaş de marină a sărit pe spargeval şi a izbutit să arunce unul dintre explozivii aceia în ambrazura cazematei (la cinci metri). O bubuitură, apoi furibunda irumpere de fum şi praf năvălind prin gura ambrazurii. Între timp, alţi doi ostaşi de marină au escaladat parapetul, unul purtînd pe spinare un rezervor cu

doi cilindri, celălalt ţinînd furtunul aruncătorului de flăcări. Parapetul era măturat de gloanţe. Primul ostaş a reuşit să arunce prin ambrazură încă o bucată de dinamită. Şi din nou explozie. O siluetă kaki a ieşit alergînd printr-o deschizătură laterală a cazematei. Dar nici nu a străbătut cinci metri că vibrantul jet de flăcări a învăluit-o, pironind-o locului. Japonezul ardea „ca o bucată de celuloid”. Cei trei ostaşi de marină s-au aruncat la pămînt, lipindu-se de cazemată. Gloanţele din cartuşiera japonezului mort au continuat să explodeze încă un minut.

Situaţia de la ora 15,30. Plaja „Roşu 1”: capul de pod cucerit la extremitatea vestică a plajei (chiar ciocul de pasăre al insulei) nu era deloc cel mai important; avea cam o sută de metri adîncime; dar nu se mai înainta. Plaja „Roşu 2”: puţini ostaşi de marină vizibili; singurii zăriţi s-au lipit de spargeval. Răsăritul insulei părea pustiu. Nici un semn de viaţă. La ţărm, 15 „aligatori” abandonaţi. În faţa plajei „Roşu I”, patru tancuri imobile. (La punctul de comandă superior, la bordul navei *Maryland*, se delibera asupra apelurilor sosite din Betio, apeluri care cer: bombardamente şi mitralieri de sprijin; muniţii, artilerie; medicamente; plasmă sanguină).

16,00. – Distrugătoarele şi avioanele americane au trecut la bombardarea insulei Betio. Comandamentul s-a convins că se putea încerca aceasta, fără prea mare primejdie pentru trupe; şi apoi, orice este mai bine decît o stagnare de moarte. Distrugătoarele au înaintat pînă la mai puţin de 1 000 metri (de ţărmul mării), trăgînd cu multă precizie asupra poziţiilor japoneze situate la sudul plajelor de debarcare. Oamenii aflaţi pe plajele acelea auzeau bombardamentele cam în felul următor: 1. tunetul obuzului ce exploda la sol; 2. şuierul obuzului prin văzduh; 3. detunătura din clipa pornirii proiectilului. Aviatorii de pe avioanele de vînătoare mitraliau de la foarte mică înălţime. Oamenii vedeau trei panglici cenuşii-albăstrui ţîşnind din fiecare aripă de avion, apoi desluşeau zgomotul proiectilelor tunurilor de 50 calibre, zgomot asemănător cu cel al grăsimii sfîrîind în tigaie. Bombardierele în picaj

plonjau cîte trei odată: cunoscutul vuiet al picajului, apoi explozia bombei, onomatopeic sunînd cam astfel în americană: *ka-whump*, *ka-whump*, *ka-whump*. Întreg pămîntul insulei se cutremura. Oamenii simţeau cum li se prelinge nisipul în încălţăminte. O mitralieră japoneză nu şi-a contenit ţăcănitul pe tot timpul bombardamentului. În afară de mitralierele şi tunurile japoneze, americanii mai aveau de suportat şi tirul trăgătorilor izolaţi prin cocotierii încă supravieţuitori. Trăgătorii aceştia foloseau o pulbere fără fum; erau foarte bine camuflaţi şi se dovedeau capabili să stea ore întregi în nemişcare sub bombardament, aşteptînd, ca să poată trage, apropierea americanilor pînă sub copacul lor sau după ce au trecut de el.

17,00. – Alte cazemate au fost supuse amuţirii dincolo de spargeval. Ostaşii de marină aruncau întîi încărcături de dinamită, pentru a da la o parte nisipul ce acoperea trunchiurile cocotierilor. Urma rîndul aruncătoarelor de flăcări. Trunchiurile fibroase şi compacte rezistau focului asemenea cimentului, dar flacăra găsea interstiţii. Se auzea cum explodau înăuntru muniţiile japonezilor. Un miros de carne prăjită năpădise locul.

În amurgul acestei dintîi zile poziţia americanilor se dovedi precară. Nici un cîştig considerabil de teren de la ora 15,30. Nu exista o linie de front continuă, ci doar grupuleţe de oameni vîrîţi prin pîlnii de obuze. La bordul cuirasatului-amiral, organele superioare de comandă se aşteptau să afle, în fiece clipă, că trupele de marină au fost respinse către mare. Pe toate plajele, oamenii erau îndemnaţi să-şi amenajeze cît mai bine gropile individuale, în vederea cine ştie cărui contraatac nocturn sau bombardament aerian. Dar capetele de pod erau atît de mici, încît nici măcar loc de gropi pentru toată lumea nu mai rămăsese.

Între timp, în ziua ce se stingea pe încetul, alte nave de debarcare puteau fi zărite îndreptîndu-se spre Betio. Soseau în sfîrşit artileriştii cu piesele lor de la 37 mm pînă la 75 mm. Cinci secţii au fost debarcate la extremitatea

debarcaderului, iar oamenii au înaintat apoi cum au putut, folosind protecţia pilonilor. Tunurile erau trase şi împinse prin apă. Mitralierele japoneze împroşcau digul cu gloanţe trasoare a căror traiectorie se desena trandafirie prin văzduhul clocotitor. Pe insulă, curbele lor puteau fi văzute dincolo de spargeval; ele se arcuiau spre bolta cerească, pe deasupra plajelor, apoi se stingeau în mare. Lucru ciudat, alte traiectorii, de data aceasta de un roşu-portocaliu, americane adică, au pornit a ţîşni din „aligatori” şi din L.C.M.-urile abandonate, spre a cădea şi ele asupra debarcaderului. S-a ştiut, mai tîrziu, că a fost vorba de japonezi care înotaseră goi, mai mult pe sub apă, spre a se strecura în vehiculele acelea, unde aşteptaseră căderea nopţii.

Puţin mai tîrziu întunericul se îngroşă şi totul amuţi. La bordul navelor americane, fiecare îşi încorda auzul. Fiecare aştepta ca tirul contraatacului japonez să se declanşeze pe insulă. Nimic. Bombardarea aceea intensă, navală şi aeriană, avusese măcar drept rezultat (apreciabil ce-i drept) faptul că japonezii nu mai aveau căi de acces. Generalul Shibasaki (care avea să fie ucis în Betio a doua zi) se găsea izolat în fortificatul său punct de comandă. Nici un fel de bombardament aerian. Un singur avion japonez survolă Betio rotindu-se lungă vreme, precum „Charles-maşina-de-spălat-electrică” la Guadalcanal, lăsînd să cadă două bombe. Au fost debarcate muniţii, medicamente şi alimente; de asemenea, tancuri uşoare şi mijlocii. Potrivit comentatorilor militari, cel mai de seamă eveniment al nopţii a fost disciplina de foc a ostaşilor de marină. Doar cîteva împuşcături care au ucis un japonez rătăcit. Orice ar fi fost posibil din partea unor trupe cu nervii măcinaţi, silite să-şi ţină într-una degetul pe trăgaci şi să scruteze bezna. O clipă de pierdere a cumpătului ar fi fost de-ajuns pentru ca soldaţii ce tixeau plajele insulei să tragă unii în alţii, masacrîndu-se. În sfîrşit, zorii celei de a doua zile albiră cerul.

Ziua Z + 1 (21 noiembrie)

5,30. Maree joasă. Pragul coralian al mării dintre recif şi plajă apărea dezgolit, dezvăluind trupurile ostaşilor ucişi ori înecaţi în ajun. Unii rămăseseră chirciţi, cu puşca în braţe, exact în poziţia în care-i fulgerase moartea; mulţi erau culcaţi cu faţa spre nisip. O briză uşoară purta peste întinsul plajelor izul dulceag al descompunerii.

6,15. Primul val al unor noi efective de ostaşi de marină (batalionul 1, din regimentul 8. Oamenii aceştia au aşteptat toată noaptea pe linia de plecare în L.C.V.P.-urile lor) se apropia de Betio. Navele Higgins fură supuse unui foc violent, înainte de a fi ajuns la recif. Două dintre ele au sărit în aer. Cele neatinse şi-au coborît rampele pe recif, iar oamenii au început să treacă prin apă. Japonezii trăgeau cu mitraliere, cu mortiere şi cu unul sau două tunuri de 77. Mii de gloanţe şfichiuiau apa şi se pare că oamenii erau la fel de seceraţi ca în ajun. Supravieţuitorii care ajungeau pînă la ţărm, îl urcau încet. Se grupau cîte doi şi se îndreptau spre gropi, în timp ce ochitorii izolaţi continuau să tragă în ei. Dar grupurile au fost dezorganizate. Tot materialul de distrugeri precum şi aruncătoarele de flăcări s-au pierdut între recif şi plajă. Dincolo de aceasta, toţi cocotierii, ai căror trăgători izolaţi fuseseră ucişi cu o zi înainte, au primit înlocuitori. Focul acelor trăgători era mai înteţit ca niciodată. Pesimism general. Colonelul Shoup luă o hotărîre: forţele inamice să fie imediat fărîmiţate. El ordonă batalioanelor 1 şi 2 ale regimentului 2 de marină să atace spre sud. Cu misiunea de a ocupa coasta sudică.

(Batalioanele acestea debarcaseră în ajun pe Betio, respectiv la 9,17 pe plaja „Roşu 1” şi la 11,30 pe „Roşu 2”. Se numărau printre unităţile care suferiseră pierderi grele. Ordinul semnifica ideea că spargevalul trebuia trecut odată pentru totdeauna, că trebuia să se rămînă în spaţiul măturat de focul japonezilor, apoi să se înainteze. Singurele acoperiri ce puteau fi folosite aveau să fie: pîlniile de obuz, cocotierii doborîţi şi, pe numai cîţiva metri, lucrările de construcţie japoneze deja distruse. Cîţiva oameni au înaintat sub foc, aruncînd pe o cazemată grenade şi bucăţi

de trinitrotoluen. Apoi, cei cu aruncătoare de flăcări, protejaţi de trăgători au ajuns pînă la cazemată şi au folosit materialele aşa cum s-a arătat mai sus. „Dacă încercările acestea ar fi fost încununate de succes, sau mai bine zis dacă atacatorii ar fi trăit destul, astfel încît să-şi ducă la bun sfîrşit misiunea, atunci un pluton ar fi putut înainta, uneori, cu cîţiva metri.”)

9,20. A fost reluată bombardarea insulei de către nave şi avioane, pentru a sprijini tentativa de străpungere spre sud. Avioanele de vînătoare se întorceau să mitralieze pe grupe de cîte douăsprezece. Bombardament gingaş, pentru motivul că trebuiau avute în vedere două lucruri: 1. să nu fie lovite trupele proprii aflate în înaintare; 2. aerodromul să fie cît mai puţin avariat. Pe plaje defilau fără întrerupere, brancarde cu morţi şi răniţi. Morţii începeau să răspîndească duhori. Viii erau neînchipuit de murdari, feţele lor negricioase păreau acoperite cu un strat gros de praf (cenuşă, nisip poluat de fumul incendiilor), iar salopetele lor aduceau tot mai mult cu hainele unor coşari...

Colonelul Shoup şi-a stabilit punctul de comandă la 15 metri în interiorul insulei, într-o groapă aflată lîngă o cazemată mare japoneză (10 m X 3 m X 3 m). Pereţii acestei construcţii erau întocmiţi din două rînduri de trunchiuri de cocotieri, despărţiţi printr-un interval de 80 centimetri umplut cu nisip. Totul era încă sub nisip. Trunchiurile cocotierilor aveau între 15 şi 20 de centimetri diametru şi erau legate între ele prin crampoane de oţel de 20 centimetri. Evident, doar o bombă sau un proiectil foarte mare putea avaria asemenea construcţie, cu condiţia să cadă chiar deasupra ei. De se întîmpla să nimerească alături, el nu făcea decît să îngroaşe stratul de nisip ce acoperea cazemata.

10,22. Mesaj de la divizia a 2-a (statul-major al generalului Smith) către colonelul Shoup: „Aveţi destule trupe la Betio, pentru a încheia ocuparea ?” Răspuns: „Situaţie proastă pe uscat. Aveţi instrucţiuni pentru mine ?”

11.40. Divizia către Shoup: „Precizaţi situaţia de pe

uscat.”

12,14. Shoup către divizie: „Pe uscat, situaţie nesigură. Colonelul Carlson în drum spre voi, cu graficul situaţiei.”

13.40. Divizia către Shoup: „Batalionul 3 din regimentul 2 (debarcat ieri pe „Roşu 1”) a înaintat destul pentru a curăţa „Plaja Verde”. Batalionul 1 din regimentul 6 va debarca acum pe „Plaja Verde”.

13,50. Shoup către divizie: „Trimiteţi, dacă este posibil, mai multe aruncătoare de flăcări. Ne aflăm în partea de sud a lui „Roşu 1” şi „Roşu 2”. Facem tot ce ne stă în putinţă”.

14,30. Cîteva indicii îngăduiau formarea impresiei că situaţia americanilor pe insula Betio s-ar fi îmbunătăţit. Aşa de pildă, se constata o mai mare continuitate în mişcarea „aligatorilor” care ajungeau la plaje încărcaţi cu material şi plecau încărcaţi cu răniţi. Japonezii continuau să tragă în ei, dar focul lor era mai puţin rodnic. Chirurgi îngrijeau răniţii culcaţi pe nisip (era vorba, mai ales, de injecţii cu plasmă sanguină, care îngăduiau acelor nefericiţi să reziste pînă la sălile de operaţii ale navelor. Recipientele cu plasmă erau suspendate de frînghii întinse între două puşti înfipte cu baioneta în nisip). Mai multe tancuri uşoare, abia debarcate, sprijineau încercarea de străpungere la sud. S-au apropiat foarte mult de cazemate, lipindu-se aproape de ele şi trăgînd prin fentele de tir.

16,00. Colonelul Jordan raportă colonelului Shoup că a ajuns la coasta de sud cu aproximativ 170 oameni (din batalioanele 1 şi 2 ale regimentului 2). Supravieţuitorii erau sleiţi de puteri, lipsiţi de apă, de hrană, aproape fără muniţii. Japonezii îi atacau furioşi pe plajă, venind dinspre răsărit. Pierderi grele. Shoup trimise îndată pe insulă mai mulţi „aligatori” ce transportau muniţii, apă, mîncare.

17,06. Generalul Smith primi un mesaj de la Shoup, prin care i se raporta situaţia din insula Betio la ora 16. Shoup indică poziţiile americane, referindu-se la împărţirea în pătrate numerotate. Iată ultimele fraze ale mesajului său: „Pierderi grele. Procentajul morţilor nu se cunoaşte. Sîntem pe cale să cîştigăm.”

Aşa se întîmplă în toate bătăliile. Furia schimbului de

focuri nu slăbea, ba uneori chiar parcă creştea; observatorul nu-şi putea întoarce privirile de la locul acelei încăierări nelimpezi, de la Plajele Negre, de pildă, unde japonezii luptau ţipînd întărîtaţi, deşi zarurile fuseseră aruncate, deşi destinul îl şi desemna pe învingător. La urma urmei, dacă analizăm mai la rece operaţia „Galvanic", nici n-ar fi fost cu putinţă ca americanii să nu sfîrşească prin a cuceri insula Betio. Dar sistemul de apărare apropiată al japonezilor, ca şi voinţa lor de neclintit ar fi putut transforma asaltul într-un fel de asediere sîcîitoare cu (de ce nu) intervenţia unei escadre japoneze; pe scurt, ar fi putut întinde operaţia în timp şi spaţiu, într-un chip supărător. Americanii doriseră o debarcare fulger şi s-au ales cu o răfuială zdravănă. Se cuvine să admirăm cum, în chiar toiul acestei răfuieli, Shoup – cu intuiţia lui de „cal de război" – declara, fără teamă că se va înşela: „Învingem".

Dacă ne referim la mărturiile combatanţilor, constatăm că majoritatea nici nu se îndoiau că soarta le era prielnică. Cei de pe coasta sudică ţineau piept atacului japonez cu o dîrzenie fatalistă şi disperată, zicîndu-şi că altceva nu era de făcut şi că, oricum, de ar fi slăbit strînsoarea, măcar şi o singură clipă, ar fi fost ucişi. Cei care, plecaţi de la „Roşu 3", călcau acum pe cimentul aerodromului (în partea de răsărit), se întrebau cum i-ar fi cu putinţă unui om să ajungă viu în cealaltă parte a spaţiului acestuia, neîncetat măturat de gloanţe. Se pare că singurii care au înţeles că vîntul bătea în favoarea lor au fost cei care, pentru un motiv sau altul, se găseau pe plajele „roşii" către sfîrşitul după-amiezii. La ora 18 au văzut sosind primele *jeep*-uri ce tractau tunuri de 37 mm. „Iată jeep-urile !". Pe chipul turtit al acelor vehicule blajine ei au desluşit prima ocheadă a victoriei.

Către ora 20, Shoup îl văzu sosind la punctul său de comandă pe colonelul Merrit A. Edson, care venea să-l schimbe. Oficial, „colonelul Shoup, care răspunsese de comanda pe uscat în condiţiile cele mai grele, avea să-şi poată relua comanda unităţii sale". Era sigur că nu era vorba de o „mazilire". După Tarawa, el avea să fie acoperit

de onoruri şi laude. Dar Shoup nu dormise de şaptezeci şi două de ore. Generalul Smith îşi spusese că nu i-ar strica punctului de comandă din Betio un creier odihnit. Poate şi alţi ochi. Continuitatea în comandă este un lucru excelent, dar pe anumite trepte, şi discontinuitatea poate fi la fel de binevenită. Edson (vestit ostaş de marină, care comandase un batalion de comando la Guadalcanal) „şi-a asumat imediat sarcina comandării tuturor forţelor în acţiune din Betio” şi a început să întocmească, dimpreună cu Shoup, un plan de operaţii pentru ziua următoare. Ostaşii se pregăteau pentru încă o noapte. Morţii zăceau liniştiţi pe nisip, descătuşaţi pentru totdeauna de spaimele luptelor terestre, nestînjeniţi pare-se de propria duhoare. Supravieţuitorii sufereau din pricina acesteia, dar erau mai puţin neliniştiţi, mai puţin încordaţi ca în ajun. Vestea unor posibili sorţi de izbîndă transpirase din mai multe locuri, cu neputinţă de ştiut cum anume (izvorul unor asemenea ştiri rămîne întotdeauna un mister) şi circula de la o poziţie la alta, mai repede decît oricare alt ordin urgent. Mulţi soldaţi sfîrşiţi de oboseală au dormit în primele ore ale nopţii. Cei aflaţi pe plajele „roşii” s-au trezit noaptea cu gropile inundate: marea crescuse, mareea era mai puternică decît în ajun. Chiar înainte de ivirea zorilor, patru avioane japoneze au venit să bombardeze Betio. O bombă a căzut în extremitatea de vest a plajei „Roşu 1”, omorînd un ostaş şi rănind alţi opt. Nici în noaptea aceea nu a existat vreun contraatac terestru japonez. Şi a sosit ziua a treia.

Ziua Z + 2 (22 noiembrie)

Plaje „roşii”, plajă „verde”, plaje „negre”. Ofiţerul de stat major care, aşezat la biroul său, scrisese primul denumirile acestea convenţionale cu cîteva luni înainte de atacul de la Betio, fusese un fel de prezicător. Nisipul plajelor „roşii”, s-a constatat mai apoi, băuse într-adevăr sîngele multor ostaşi. Pe plaja „verde”, „curăţată” în prealabil de către un detaşament venit de pe „Roşu 1”, soldaţii batalionului 1 al regimentului 6 debarcaseră ca la o

aplicaţie. Plaja „verde” le oferea speranţa unei victorii uşoare. În zorii celei de a treia zile, primind ordinul să înainteze spre răsărit, ei s-au avîntat de la punctul lor de debarcare şi au înaintat pe plajele „negre”. Totul a luat altă înfăţişare. Plajele „negre” aveau să-şi merite numele.

Regimentul 6 de marină era o unitate vestită, purtătoare a furajerei [1] dobîndită în Franţa în timpul primului război mondial. Soldaţii regimentului cîştigaseră o mare faimă în privinţa spiritului de tradiţii al unităţii – împins la extrem – şi chiar cu o anumită trufie. Ei au înaintat pe plajele „negre”, „înviforaţi şi plini de înfocare, asemenea unor oameni hotărîţi să termine repede”. S-au izbit de cea mai deasă reţea de fortificaţii a insulei. La fiecare zece metri, pe alocuri chiar la cinci, o cazemata japoneză ieşea pe jumătate din nisip – robot neclintit scuipînd gloanţe. Tancurile uşoare se dovedeau neputincioase în atacarea unor asemenea construcţii. La ora opt sosi un tanc mijlociu; unul singur. Pînă una alta, au fost nevoiţi să se mulţumească cu acest unic specimen, să-l aducă succesiv în faţa fiecărei cazemate, în toiul focurilor încrucişate ale celorlalţi „roboţi”. Oamenii regimentului 6 înaintau, dar cu preţul unor sîngeroase pierderi. În afară de aceasta, sufereau cumplit de căldură şi sete. Cu satisfacţie au văzut apărînd dinspre nord „aligatori” ce transportau canistre cu apă a cîte douăzeci de litri. Dar recipientele acestea fuseseră umplute în Noua Zeelandă, cu mai multe săptămîni în urmă; căldura ecuatorială topise stratul de email din interior, făcînd apa de nebăut. Nu exista decît o singură soluţie: să continue lupta fără să bea. Către sfîrşitul dimineţii, batalionul 1 al regimentului 6 pierduse patruzeci la sută din efectiv, astfel că se retrase pentru un timp în pîlniile de obuz, spre a se reorganiza. Cîştigase şapte sute de metri.

De la ora 6,15 distrugătoarele şi avioanele bombardau într-una partea de răsărit a insulei. Betio era acum complet

[1] Împletitură din şnururi colorate, dispuse ca un eghilet simplu, pe care, în unele armate, le purta personalul unităţilor al căror drapel fusese decorat în război (n.t.)

dezgolită, scîrbavnică la vedere, precum o pisică jupuită. Pe cadavrul acesta trebuiau să-şi primejduiască oamenii viaţa. La trei sute de metri sud-est de punctul de comandă al lui Edson, un batalion încercuia un grup de trei construcţii ce formau o mică fortăreaţă. Operaţia avea să fie, vom vedea, interesantă. Cele trei construcţii erau atît de strîns lipite unele de altele, încît era imposibil să poţi aduce un tanc să tragă de la mică distanţă într-o ambrazură sau să arunce explozivi. Ţintirea în ambrazură a fost izbînda ochitorului unui mortier, care lovi astfel prima construcţie: o cazemată din trunchiuri de cocotieri. Norocul a vrut ca proiectilul său să nimerească un depozit de praf de puşcă ascuns în cazemată. Sfărîmături uriaşe zburară prin aer. Cea de a doua construcţie nu era prea importantă, dar metalică în întregime, asemănătoare cu turela unei nave. Două tancuri mijlocii s-au oprit la zece metri şi au început să tragă în ea fără contenire. Peste cinci minute (turela prinsese culoarea unui lucru oxidat şi răspîndea un fum alb) a putut fi văzut un japonez gol, doar cu o cîrpă legată peste mijloc, ţîşnind dintr-o uşă laterală. Înainte ca aruncătoarele de flăcări să-l fi putut atinge, el s-a aruncat sub burta unuia dintre tancuri. O explozie uşoară; grenada japonezului nu a putut avaria tancul care, dimpotrivă, şi-a văzut mai departe de drum. Turela s-a spart sub ploaia proiectilelor. A treia construcţie era monumentală. Pe fotografiile luate în timpul atacului (americanii filmau şi fotografiau totul), ea apare ca un adevărat deluşor, cu un diametru de douăzeci pînă la treizeci de metri, acoperit cu nisip, cu palmieri tăiaţi şi sfîrtecaţi, cu sfărîmături de tot soiul; o turelă mare, din metal şi beton, gen „linia Maginot”, a cărei parte vizibila era, pe deasupra, apărată de protecţia cocotier-nisip. (Construcţiile acestea nu puteau fi îngropate cu totul; la mică distanţă de suprafaţa unui atol se dă de apă). Adăpostul acesta uriaş a fost atacat cu aruncătoarele de flăcări. Soldaţii care le mînuiau înaintau cu jumătatea de metru, sub focul ţîşnit din ambrazurile potopite de gloanţele puştilor, ale armelor automate şi de obuzierele uşoare. După o oră de bătălie peretele cazematei fu lovit. Jeturile

flăcărilor pătrundeau prin spărturi, scotoceau lăuntrul. Alţi atacatori alergau pe acoperişul cazematei. Din partea opusă ieşiră japonezii; vroiau să contraatace. Dar existau destule aruncătoare de flăcări care să-i întîmpine; japonezii luau foc sau se retrăgeau, arşi de moarte, în timp ce americanii continuau să înainteze pe acoperişul cazematei. Cei dinăuntru începură atunci să evacueze construcţia prin deschizăturile din sud şi est. Dar de cum apărea unul, era secerat cu mitraliera sau grenada. Nici un japonez nu apucă să străbată mai mult de patru, cinci metri. Unii şovăiau încă, să iasă ori nu. „Fu trimis un buldozer care împinse nisipul şi sfărîmăturile în toate deschizăturile, pînă la înfundarea lor completă, încheind astfel socotelile cu japonezii ce mai rămăseseră acolo.”

Buldozerele nu slujeau numai la îngroparea celor vii. În aceeaşi clipă, nu departe de locul acela, în spatele punctului de comandă al colonelului Edson, cîteva zeci de trupuri de ostaşi de marină zăceau aliniate pe nisip. Miroseau tare urît. Nu mai existau destule „poncho”-uri spre a-i înveli pe toţi. Unii aveau răni groaznice. Unul dintre buldozere înaintă, săpînd o tranşee rectilinie, de un metru adîncime. Oamenii care efectuau corvoada îngropărilor aşezară trupurile în tranşee, unul lîngă altul, două cîte două, în timp ce un preot catolic şi un capelan protestant, la cîţiva paşi unul de celălalt, citeau slujba morţilor. Treaba trebuia să meargă iute. Trupurile acelea nu mai puteau fi lăsate afară, mai ales cele care stătuseră în apă. Buldozerul făcu stînga-mprejur şi împinse pămînt peste feţele şi trupurile infanteriştilor. Amin.

Sosise ora prînzului. Ultimii cocotieri din Betio deveniseră simple cioturi ce se înălţau către cer; în jurul lor, pe nisipul alb şi poluat, împănat de sfărîmături, nici un pic de umbră. Anumite tablouri suprarealiste ne-au stîrnit o impresie asemănătoare, de jale deplină scăldată în lumină. Pe plajele „negre”, soldaţii batalionului 1 din regimentul 6 aşteptau apă şi întărituri. Şi-au întins pe deasupra gropilor tot ce puteau găsi, ca să se apere de nemiloasele raze ale soarelui. La 12,30 a sosit o ştafetă. Aducea doar un mesaj,

scris cu creionul pe o foaie de hîrtie galbenă: „Atacaţi spre est la 13,30.” Semnat Edson. Al Şaselea este al Şaselea; nobleţea obligă. Ordinul a fost comunicat oamenilor, care nu l-au comentat. Fără îndoială că în clipa aceea trufia le-a fost de ajutor. Şi fiindcă nu aveau ce bea, şi-au fumat, pînă la 13,30, ultimele ţigări.

13,55. Generalul Smith, comandantul diviziei a 2-a din trupele de marină a sosit la Betio. Edson şi Shoup l-au primit în punctul lor de comandă, de vagabonzi, groapă mare în nisip, doar în parte apărată împotriva soarelui nemilos cu pînze de cort. Smith, în cămaşă, descheiat la guler, cu lentile nemontate sub casca rotundă, cu centura revolverului lăsată jos pe burtă, avea totodată aerul unui savant şi al unui general. „Aligatorul” care l-a transportat a fost lovit de un proiectil japonez: pilotul a fost rănit. Smith a schimbat vehiculul fără să scoată un cuvînt, vădit îngrijorat însă. Superioritatea în material de război a americanilor ar fi trebuit să se dovedească, chiar pe Betio, strivitoare. Din nou au fost debarcate tancuri, dintre care mai multe a 32 de tone, precum şi numeroase şenilete transportînd tunuri de 75 mm. „Ia să vedem, unde am ajuns ?” Edson raportează. Japonezii nu mai ocupă decît treimea estică a insulei (în coadă de pasăre), de altfel, necontenit bombardată. Dar acolo unde mai ocupă, rămîn pînă la moarte. Fiecare cuib japonez este extirpat cu dificultatea scoaterii unui dinte ce s-a rupt la nivelul gingiei. De altfel, o mică deplasare putea oferi o idee mai clară asupra situaţiei. „Să mergem”, a spus Smith.

15.00. Soldaţii de pe plajele „negre” au primit apă ce putea fi, într-adevăr, băută.

16.00. Din nou a sosit apă. Şi tablete de sare. (O transpiraţie excesivă şi prelungită văduveşte organismul de minimumul de sare necesar.) Atacul continua. Batalionul 1 din regimentul 6 şi-a executat treaba metodic şi, după cum a recunoscut fiecare, cu un soi de superioară detaşare.

16,05. Înapoiat după turul său de orizont efectuat pe insulă, Smith a trimis lui Hill, comandantul grupării operaţionale 53, următorul mesaj: „Situaţie nefavorabilă

unei curăţiri rapide a insulei Betio. Pierderi grele în rîndurile ofiţerilor fac anevoioasă problema comandei. Rezistenţă inamică încă puternic organizată în zonele 212, 213, 214, 237, 210, 209, 208 (în estul insulei). Numeroase amplasamente intacte în extremitatea de răsărit a insulei. Linia actuală a frontului urmează aproximativ părţile vestice ale zonelor 214, 236 şi 212. Numeroase puncte fortificate japoneze există încă la vestul acestui front, în interiorul poziţiilor noastre. Ocuparea completă mai cere cel puţin cinci zile.”

Orice militar care trimite un prim raport forului superior înnegreşte, întrucîtva, tabloul, îşi exagerează pesimismul. Ar fi o nebunie să procedezi altfel. Tendinţa forului superior este să clatine întotdeauna din cap, zîmbind (de sus) şi murmurînd: „Da, da… În fine, n-o fi chiar aşa de groaznic.” Întăririle, aprovizionarea, amînările nu sînt obţinute în suficientă măsură decît în schimbul unor rapoarte foarte, foarte pesimiste; dacă şeful ce se află pe locul acţiunii trimite doar un tablou exact, va duce lipsă de toate cele. În afară de aceasta, după ce bătălia se va fi încheiat, forul superior îi va acorda merite minime, iar documentele nu vor mai oglindi faptul că el a redresat de fapt o situaţie extrem de gravă, dacă nu chiar disperată.

Nu am spus aceasta pentru a-l creiona pe Julian C. Smith drept un om viclean, grijuliu doar faţă de propria-i reputaţie. Nici vorbă. Dar, redactîndu-şi astfel mesajul, el acţiona pur şi simplu ca un şef inteligent, ştiutor al regulilor militare şi dornic să obţină mijloacele care să-i îngăduie să-şi ducă acţiunea la bun sfîrşit, cît mai bine şi fără prea multe pierderi de vieţi omeneşti. Lăudabil.

În timp ce inspectau insula pe care mai răsuna neîncetat vuietul exploziilor şi al împuşcăturilor, Edson şi Shoup arătaseră desigur generalului semnele ce prevesteau sfîrşitul apropiat al bătăliei: în lupta pînă la moarte (pînă la moarte prin deflagraţie sau prin vîlvătaia focului), japonezii începeau să prefere sinuciderea. Destui fuseseră găsiţi astfel prin cazemate sau ici, colo prin gropi;

îşi hotărîseră singuri soarta. Unii se descălţaseră la un picior, scoţîndu-şi încălţămintea aceea anume făcută pentru junglă, cu tălpi din cauciuc, îşi sprijiniseră puşca pe frunte, iar degetul cel mare de la picior apăsase pe trăgaci; alţii strînseseră la piept o grenadă căreia îi scoseseră cuiul. Smith ordonase înhumarea morţilor japonezi care nu miroseau mai puţin urît ca ceilalţi.

De-a lungul coastei sudice, soldaţii batalionului 1 din regimentul 6 înaintaseră regulat, începînd cu ora 13,30. La 18,30 au făcut o haltă şi şi-au săpat gropi pentru noapte.

La sfîrşitul zilei a treia, aproape toţi japonezii supravieţuitori se aflau împinşi în prelunga şi strîmta coadă a „păsării" Betio, în partea de răsărit a aerodromului. Americanii aşteptau acum contraatacul, acel *efort final* sinucigaş şi tradiţional. Contraatacul a avut loc, într-adevăr, în seara celei de a treia zi şi în noaptea dinspre ziua a patra. Cel mai tare l-au simţit soldaţii de pe plajele „negre". Rapoartele privind această acţiune au rămas neclare, ca şi acţiunea însăşi. Primele relatări vorbesc de un „asalt în mase compacte". Dar pe Betio rămăseseră vii doar vreo 400 de japonezi. Se pare că primul contraatac declanşat la 19,30 a fost, dimpotrivă, opera unui mic număr de japonezi (vreo cincizeci), fanatic de hotărîţi, care izbutiseră să se strecoare în poziţiile înaintate ale batalionului 1 aparţinînd regimentului 6. Ca şi în jungla Guadalcanalului, ei au ţîşnit pe nevestite din toate părţile şi s-au năpustit cu ferocitate asupra americanilor. Lupta s-a desfăşurat corp la corp, la baionetă şi cu grenada. A ţinut o oră. La un moment dat, americanii au dat înapoi. Ofiţerul care comanda compania din linia întîi (compania B) a cerut întăriri prin telefon. I s-a răspuns că „nu existau întăriri disponibile şi că, prin urmare, compania B trebuia să reziste cu orice preţ." Oamenii redeveniră stăpîni pe ei, silindu-i pe japonezii ce mai vieţuiau să bată în retragere. Nici unul dintre documentele oficiale sau oficioase, care fac caz (pe drept cuvînt) de eroica rezistenţă a companiei B, nu explică de ce nu existaseră întăriri disponibile. Nimic nu îndreptăţeşte ideea că ele nu ar fi existat cu adevărat. Poate că forurile

superioare socotiseră cam aşa: „fără îndoială, situaţia nu poate fi chiar atît de cumplită” şi că oamenii regimentului 6 aveau o straşnică ocazie să-şi menţină faima. Fireşte, nu este decît o presupunere.

Japonezii au contraatacat din nou la ora 23,00 şi la 23,30, dar mult mai slab. Ultimul contraatac, susţinut de data aceasta de către toţi supravieţuitorii (cam 300), a fost declanşat la 23 noiembrie, ora patru, sub clar de lună. Ar fi inexact să spunem că s-a soldat cu o respingere. Atacatorii au fost, pur şi simplu, exterminaţi. Frontul nu depăşea două sute metri lărgime. Japonezii s-au năpustit împotriva unei linii americane ce fusese întărită şi sudată în timpul nopţii, din belşug înzestrată cu artilerie. Artileria navelor bombarda vîrtos insula în spatele japonezilor, de la est la vest, şi i-ar fi silit să vină întru întîmpinarea tunurilor care îi aşteptau, dacă nu ar fi făcut-o chiar ei. Cu toate acestea, în zori, nu toţi pieriseră încă. În cazematele din vîrful estic mai trăgeau cîţiva neînduplecaţi. La ora 8,00, după încă o jumătate de oră de bombardament naval, tancurile americane înaintară, urmate de aruncătorii de flăcări. Coada „păsării” fu astfel „curăţată”.

Soarele zilei a patra urcase harnic pe boltă, ardea. Insuliţa, devastată pînă dincolo de orice expresie, părea liniştită. Cînd şi cînd o împuşcătură răzleaţă, ori explozia vreunui pachet de trinitrotoluen cutremura pămîntul; pe urmă iarăşi tăcere. Către prînz, Smith trimise un mesaj amiralului Henry Hill, comandantul grupării operaţionale 53: „Vă cer cu insistenţă să coborîţi astăzi pe uscat, dimpreună cu şeful dumneavoastră de stat major. Veţi putea culege toate informaţiile privind genul de rezistenţă la care trebuie să ne aşteptăm în viitoarele operaţii.” Hill descinse la Betio, însoţindu-l pe Nimitz, atunci sosit cu avionul. Smith îi invită la o raită, în chip de proprietar. Pretutindeni erau îngropaţi morţii şi se împărţea hrană. O duhoare cumplită plutea peste Betio. Dar ostaşii de marină mîncau cu poftă. Aveau apă şi hrană din belşug. La 13,10 insula a fost declarată,

oficial, cucerită.

Ceremonia luării ei în stăpînire avu loc a doua zi, la 25 noiembrie. Pavilionul american şi cel britanic (insula aparţinuse Angliei) se înălţară îngemănat, în faţa trupelor aliniate. Au sunat apoi trompetele, iar ostaşii de marină au fost văzuţi păşind pe alei, pentru a se reîmbarca. În sens invers mergeau trupele venite să ocupe Betio. Materialul de reconstrucţii şi de apărare sosea pe plajele insulei în cantităţi enorme. Pe aerodrom, nivelatoarele trupelor de geniu ale marinei se şi apucaseră de treabă.

Bătălia de la Betio-Tarawa a durat şaptezeci şi două de ore. Numărul morţilor americani s-a ridicat la 988, dintre care 55 ofiţeri; cel al răniţilor la 2 311. Cealaltă partidă a bilanţului dezvăluie destul de grăitor dîrzenia rezistenţei japoneze. Iat-o. Efectivul garnizoanei la 20 noiembrie (rezultat din contabilitatea găsită la punctul de comandă japonez): 4 836. Auxiliari coreeni făcuţi prizonieri: 129. Japonezi prizonieri: 17. Japonezi ucişi: 4 690.

VI

REFLUXUL

La sfîrşitul lui ianuarie 1942, portavionul *Enterprise* se afla în apele Pacificului central, în drum spre arhipelagul Marshall, pe care avioanele sale urmau să-l atace prin surprindere. Presa americană a prezentat operaţia aceasta drept un mare raid. Cele două grupări operaţionale, reunite pentru împrejurarea dată, cuprindeau două portavioane, şase crucişătoare, zece distrugătoare.

Mai tîrziu, peste doi ani, bob numărat, *Enterprise* se

găsea în aceleaşi ape, în drum spre acelaşi arhipelag. Gruparea 58, din care făcea şi el parte, cuprindea 18 portavioane, (6 mari, 6 uşoare, 6 portavioane de escortă), 15 cuirasate, 9 crucişătoare grele, vreo patruzeci de distrugătoare; în plus, transportoare şi cargouri, petroliere, „L.S.D.”-uri (*landing ship docks*: docuri plutitoare autopropulsate, menite transportării mijloacelor de debarcare), „L.S.T.”-uri (*landing ship tanks*: şalande autopropulsate mari pentru debarcarea tancurilor şi a blindatelor); nave de aprovizionare şi altele specializate. Toate navele acestea veneau de la Pearl Harbor, din California, din Aleutine, din Noua Zeelandă, din insulele Ellice şi de aiurea. Care era obiectivul ? Un atol ce nu trebuia doar atacat, ci şi cucerit. Mai precis, o insuliţă fortificată ce făcea parte dintr-un atol. Atolul se numea Kwajalein, iar insuliţa purta acelaşi nume; foarte jos faţă de nivelul apei, ca şi Betio-Tarawa, puţin mai întinsă: aproximativ trei kilometri pătraţi. De la 5 ianuarie fortăreţele zburătoare bombardau zilnic atolul. Şi Betio-Tarawa fusese pisată astfel; totuşi, la Betio, americanii fuseseră luaţi prin surprindere. Japonezii – morţi ar fi trebuit să fi fost cu toţii – i-au secerat pe ostaşii de marină ce debarcau pe respectivele plaje. Punînd piciorul pe Kwajalein, americanii ar fi dorit să nu aibă nici o surpriză, nici o neplăcere. Operaţia a fost montată cu nespusă grijă şi cu o deliberată supraabundenţă de mijloace. În dimineaţa debarcării, Betio-Tarawa primise 3 000 tone de exploziv, adică aproape o tonă pe metrul pătrat. Neîndestulător. Kwajalein avea să primească 15 000 de tone.

La 29 ianuarie grupările navale de bombardament şi portavioanele se aflau la locurile lor. Începea munca de distrugere. A durat toată ziua, şi următoarele două, ba chiar în cea de a treia zi, care era ziua Z, în timpul debarcării. De data aceasta tancurile au trecut cele dintîi. De pe transportoare şi de pe insuliţele pustii învecinate, unde îşi aşteptau rîndul, oamenii priveau la vatra aceea de jăratec, fumegîndă şi turtită, a Kwajalein-ului. În sfîrşit, bătuse ceasul. „Aligatorii” transportară primele valuri de asalt

venind pe plajă. Nici un fel de opoziţie. Oamenii debarcară. Înaintarea avea să se facă după un anume program calculat în minute şi menit să înlăture orice risc. Insuliţa trebuia să fie asediată metru cu metru: în doar trei zile, îndărătul protectoarei perdele a bombardamentului. Dar iată că încă de la început s-a ivit o dificultate neprevăzută: oamenii nu recunoşteau nimic, nu regăseau nici un reper. Superbele machete de relief ale atolului reprezentau construcţii şi acum nu se vedeau nici măcar ruine; pe machete se puteau desluşi pîlcuri de cocotieri în miniatură; în fapt nu mai rămăsese nici unul. De asemenea, nici o frămîntare de relief, ci o întindere răvăşită, lunară, de necuprins în cuvinte, aparent pustie. Oamenii şi-au început înaintarea, nu prea siguri pe ei. Ceea ce îi tulbura nu era atît teama de duşman, cît bombardamentul care nu mai contenea în timpul înaintării. Li s-a repetat că totul a fost calculat la milimetru, că nu vor întîmpina nici o primejdie. Şi oamenii au crezut. Dar, oricum, e neplăcut să auzi într-una proiectile sfîşiind văzduhul pe deasupra capului tău, ba mai mult să vezi cum bombe strălucitoare se desprind din pîntecele avioanelor deasupra ori chiar în spatele tău; zadarnic îţi spui că traiectoria lor le va duce mai în faţă; neplăcuta impresie dăinuie. Cît priveşte aviaţia de vînătoare ea trecea pe deasupra capetelor doar la cîţiva metri distanţă; proiectilele ei arau pămîntul, în faţa primei linii. În afară de aceasta, pentru întîia oară, avioanele foloseau aşa-numitele *rockets* sau bombe-rachetă. Ele ţîşneau din lansatoare speciale fixate sub burţile avioanelor-torpiloare. Pilotul îşi îndrepta aparatul spre obiectiv şi apăsa pe unul dintre butoanele tabloului său de bord. Traiectoria bombei-rachetă nu era curbă, ci întinsă, aproape rectilinie; precizia şi forţa ei de pătrundere erau considerabile. Multă lume le-a văzut în filmele ce prezentau actualităţile de război, fără să ştie adesea despre ce anume era vorba. Irumperea aceasta instantanee, flacăra neaşteptată şi neînchipuit de lungă ce se încheia printr-o explozie era o bombă-rachetă. Ostaşii tereştri debarcaţi la Kwajalein înaintau încet sub jetul acestor flăcări, sub

traiectoriile de oţel ucigător, în timp ce pe căştile lor ploua cu tuburi arse, încă încinse; în faţa lor – flăcări, fum, gheizere de pământ neîncetat renăscînde. Mai tîrziu aveau să spună şi să gîndească precum că toată devastarea aceea îi umplea de siguranţă. Pentru moment însă îi înăbuşea. Se ivesc şi clipe în care omul suportă greu condiţiile create de geniul său organizator.

Ideea că s-ar fi putut să existe japonezi vii pe Kwajalein la sfîrşitul zilei Z devenea greu de acceptat, chiar dacă se ştia că ei ocupaseră vreme de douăzeci de ani insulele Marshall, că prin urmare avuseseră tot timpul să le fortifice. Pe un atol limita fortificaţiilor poate fi repede atinsă: dacă se fac săpături, se dă peste apă aproape imediat. Cazematele din Kwajalein nu se deosebeau de cele din Tarawa. Lucrul cel mai ciudat era că americanii care au debarcat în prima zi au trecut de un anume număr fără să le vadă. Cocoaşa aceea de nisip peste care călcaseră cu toţii era de fapt o cazemată. Dar nimeni nu avea habar. Nu tu formă, nu tu deschizături. Totuşi, în mormintele acelea supravieţuiau japonezi. Noaptea au ţîşnit din nisip, asemenea unor crabi scotocitori. Iar la miezul nopţii au atacat. Năvălirea în inima poziţiilor americane a acestor spectre scunde şi mînioase a stîrnit o nemărginită uluire ba chiar oarecare dezordine, şi s-a soldat cu cîţiva morţi. Spectrele nu erau numeroase. Cei mai mulţi au fost nimiciţi cu aruncătoarele de flăcări, alţii s-au mistuit în beznă. Înaintarea a continuat a doua zi; fiecare metru de teren răvăşit era ciocănit, răscolit, ascultat. Dacă se descoperea vreo cazemată sau cine ştie ce alt obiect suspect, un mesaj radiofonic declanşa, pe loc aproape, fie un tir de artilerie, fie un bombardament în picaj, fie vibrantele jeturi ale rachetelor. Apoi sosea aviaţia de vînătoare şi mitralia. O reţea radio permanentă îi menţinea pe ofiţerii ce comandau trupele de uscat în legătură cu „coordonatorii aerieni” şi cu comandanţii tragerilor. Bombardamentul de distrugere continua în faţa liniilor. Cît a durat încercuirea insuliţei, nici o intervenţie a flotei sau aviaţiei japoneze nu a venit să tulbure funcţionarea acelei organizări desăvîrşite. În

dimineaţa celei de a patra zi mai existau aproximativ 500 de japonezi vii pe ultimii 650 de metri ai atolului Kwajalein. Toţi aveau timpanele sparte. Jumătate erau grav şocaţi, văduviţi de orice reflexe. Mulţi grav răniţi. Dintre trupurile japonezilor morţi, care zăceau presărate pe tot întinsul insulei, prea puţine mai erau întregi. În ziua a patra, la ora patru după-amiază, insula a fost declarată cucerită. Atunci au ţîşnit dintr-un subteran vreo două duzini de japonezi nevătămaţi; aruncătoarele de flăcări i-au întîmpinat pe loc.

Americanii mai debarcaseră pe Roi şi pe Namur, simple aerodromuri la rasul apei, făcînd parte din acelaşi atol. Pe Roi drenajul pistelor era asigurat prin conducte de ciment, un soi de canale de scurgere de 60 centimetri lăţime pe 90 adîncime, din care apa trecea în lagună. După ce s-au bătut ca nişte diavoli, japonezii s-au ascuns şi au circulat prin canalele acestea, luînd pe americani prin surprindere şi omorîndu-i. Curăţirea cu ajutorul aruncătoarelor de flăcări a durat trei zile. Pe întreg atolul americanii au pierdut 356 de oameni; japonezii aproximativ 8 500.

Genericul operaţiei Kwajalein reuneşte numele a vreo zece contraamirali şi a patru sau cinci viceamirali, fără a-i mai pune la socoteală pe generali. Spruance, „maşina omenească” superviza. Comandant al portavioanelor rapide era contraamiralul Marc A. Mitscher. Interesant profil. Căpitan de rangul 1, Mitscher comandase primul *Hornet* în timpul faimosului raid din 1942, la sfîrşitul căruia avioane B.25 ale armatei îşi luaseră zborul de pe acest portavion pentru a bombarda Tokio. Slab, uscat, Mitscher îşi clătina pe un gît nesfîrşit de lung un chip totodată stacojiu şi săpat de riduri, în care străluceau ochi de un albastru aprins, adumbriţi de sprîncene galbene, decolorate. Veşnic cu o şapcă de base-ball pe cap, cu cămaşa descheiată, cocoţat pe scăunelul său de arbitru de tenis, semăna cît se poate de puţin cu imaginea pe care un european şi-o face, în genere, despre un amiral. Avea să aibă curînd prilejul să arate ce poate. La Kwajalein, ca şi toţi ceilalţi ofiţeri generali care se găseau acolo, el nu a fost decît un remarcabil şef de gară.

„Kwajalein a însemnat Tarawa rejucată, dar fără greşeli”, notau comentatorii. Este adevărat. De data aceasta totul fusese prevăzut. Stropite cu oxid de calciu pe măsură ce se săvîrşea înaintarea, cadavrele deveneau nemirositoare. De îndată ce bătălia (?) s-a încheiat, lucrările de curăţire a terenului şi de reconstrucţie au reînceput la o scară şi cu o repeziciune nemaivăzută încă. În douăzeci şi patru de ore, osuarul Kwajalein a fost preschimbat în şantier. „Desigur că mai rămăsese în pămîntul acela un anume număr de japonezi ale căror trupuri nu le putusem găsi şi care au slujit drept fundaţie noilor piste de zbor.”

La 1 februarie, americanii ocupaseră atolul Majuro, situat oarecum la sud-vest de Kwajalein şi găsit neocupat. Peste cîteva zile gruparea operaţională 58 ancora în laguna atolului Majuro. Pe insuliţa principală, excavatoarele şi buldozerele răscoleau nisipul; construcţii prefabricate, hangare, barăci, magazii, aduse pe felii cu ajutorul unor platforme, au început să se alinieze de-a lungul unor alei croite printre cocotieri; benzinării ţîşneau ca din pămînt; din apa albastră a lagunei se înfiripau debarcadere, de-a lungul cărora acostau vedetele ce aduceau echipajele navelor la cantinele şi cluburile din *Majuro Beach*. Majuro era un exemplu tipic a ceea ce numim „bază de circumstanţă”, ridicată în cîteva zile, de parcă ar fi fost vorba de un uriaş joc de construcţii. La întretăierea celor două drumuri de ciment imaculat, băştinaşii micronezieni care, cu o săptămînă în urmă nu văzuseră încă o maşină, nici măcar o roată, îşi petreceau ziua holbîndu-se uluiţi la zeul cu caschetă albă, ale cărui gesturi diriguiau mari şi magice cutii. (Cîţiva dintre ei mestecau deja gumă americană; peste o lună, cei mai mulţi aveau să ştie să conducă jeep-uri şi camioane).

Alte atoluri din arhipelagul Marshall, în care se găseau japonezi, au fost lăsate deoparte. Fuseseră îndeajuns devastate de bombe, pentru ca nici un avion inamic să nu mai poată ateriza ori zbura de pe ele. Avioanele americane care survolau arhipelagul se menţineau lesne în afara tirului antiaerianei, dăinuitor încă pe poziţiile acelea

secundare. De altfel, tunurile au amuţit din lipsă de muniţii. Niciodată alimentate, sau alimentate la întîmplare de către submarine, poziţiile secundare au devenit „sectoare ale foamei”. Japonezii au încercat să cultive acolo mici grădini de zarzavat, pe care americanii veneau să le stropească, regulat, cu deşeuri de petrol. Niciodată nu au înălţat drapelul alb. Cînd şi cînd trăgeau cîte un foc în avioane. Japonezii din Marshall mai rezistau în clipa în care patria lor capitula. Deşi aflaseră tristul eveniment, parte dintre ei au refuzat să se predea. Osemintele multor niponi albesc pesemne în nisipurile acelea. Ceilalţi s-au învăţat, probabil, să trăiască din peşte şi nuci de cocos, în aşteptarea cine ştie cărei revanşe.

La 12 februarie 1944, o importantă parte a grupării operaţionale 58 ridica ancora de la noua bază Majuro, îndreptîndu-se spre sud-est. *Enterprise* se număra printre participanţii la călătorie. Destinaţia, de nimeni ştiută în afară de Mitscher şi de statul său major, nu a fost dezvăluită ofiţerilor şi echipajelor decît cu patruzeci şi opt de ore după plecarea de la ancoră. Vestea a stîrnit senzaţie: obiectivul era Truk. Iată un nume care nu ne spune nimic. Adesea, apare pe hărţi Trouk sau chiar Rouk. Dar iată pricina pentru care americanii reacţionau cînd îl auzeau rostit:

Încă înainte de război, revistele publicaseră articole tulburătoare asupra acestui „Truk, atolul misterului”; „Truk, cu grijă izolat de restul lumii, de un sfert de veac”. Un Singapore insular, înţesat de tunuri, apărat de mii şi mii de avioane, adăpostind o flotă puternică, iată cum vedea Truk-ul un american de mijloc. De cînd începuse războiul, radioul japonez lansase un alt slogan: „Truk, portavionul nescufundabil.” Toate imaginile acestea de felul „pozelor perfecte” de pe vremuri cuprindeau şi o parte de adevăr. Căci din locul numit Truk, niciodată atacat, niciodată survolat, fuseseră lansate ucigătoarele atacuri împotriva Guadalcanalului. Izolat de lume de un sfert de veac, da, era adevărat. După primul război mondial, japonezii primiseră

mandat din partea S.N.D. asupra acestei vechi posesiuni germane, cu condiţia să nu construiască acolo nici o fortificaţie. Pe dată au şi interzis accesul în atol. Cîţiva naufragiaţi, împinşi de valuri spre Truk, au fost imediat întemniţaţi, apoi expulzaţi, îndepărtaţi, alungaţi, înainte să fi putut zări ceva. Chiar dacă alţii au izbutit, nimeni nu a ştiut-o vreodată. Cîţiva navigatori mult prea curioşi s-au pomenit victime ale unor regretabile „accidente”. Nimic din toate acestea nu ar putea mira persoanele care, au vizitat, pur şi simplu Japonia înainte de cel de-al doilea război mondial.

Geografic analizînd, Truk este un atol ce nu află nicăieri asemănare; este în acelaşi timp atol, arhipelag, munte. Închipuiţi-vă un recif exterior de treizeci, patruzeci mile diametru, care încinge un minunat loc de ancorare, cu şase şenaluri pentru navele mari; în inima acestei lagune uriaşe, un pîlc de insuliţe, un relief accidentat, vîrfuri ale unor munţi submarini, încrustate într-o altă radă, interioară. Măiastră s-a dovedit natura cu fortăreaţa aceasta şi nicicînd nu s-ar fi priceput omul să o întreacă. Insuliţele, destul de întinse, îngăduiau existenţa unei garnizoane mari. Colinele erau presărate cu adăposturi şi amplasamente de baterii, anume împotriva bombardamentelor. Nimitz hotărîse efectuarea raidului asupra atolului Truk din motive strategice, dar se pare că şi din raţiuni psihologice: pentru a rezolva starea aceea de complexare pe care numele atolului o trezea în sufletele multor oameni din flota sa. De vreme ce în Pacific începuse marele reflux, nici un obstacol impresionant nu avea să le mai stea în faţă.

Serviciul de informaţii nu putuse furniza despre Truk nici o dată utilă. Cu douăsprezece zile înaintea raidului, două avioane „Liberator”, aparţinînd trupelor de marină, şi-au luat zborul de pe una din bazele arhipelagului Solomon, pentru a fotografia „portavionul ce nu putea fi scufundat”. Turistica lor călătorie a însemnat parcurgerea a 2 000 mile. Douăzeci de minute au putut zăbovi asupra obiectivului lor, la opt mii de metri. Fotografiile aduse nu s-au dovedit chiar atît de interesante, după cum şi-ar fi dorit comandamentul,

din pricina norilor care ascundeau în bună parte peisajul; oricum, puteau fi desluşite vreo treizeci de nave de război aflate la ancoră. Nimitz, pe atunci în călătorie de inspecţie la Kwajalein şi Majuro, a văzut fotografiile; l-a fulgerat atunci gîndul unei revanşe dată Pearl Harbor-ului. Spruance şi Mitscher şi-au împărţit comanda expediţiei în felul următor: Spruance comandant-şef; Spruance trebuia să ia comanda tactică, iar Mitscher să rămînă la oarecare distanţă de portavioanele sale, asigurînd astfel acoperirea aeriană, numai dacă flota japoneză ieşea din Truk şi accepta lupta; dacă, dimpotrivă, acţiunea se dovedea îndeosebi aeriană, comanda trebuia să o ia Mitscher.

În ziua de 16 februarie, ora 6,35, pe o noapte ca cerneala, toate portavioanele manevrară în aşa fel încît să aibă vîntul în faţă. Truk se afla la doar 90 de mile. La ora 6,49 au decolat primele „Hellcats". Operaţia începea cu un *sweeps* [1] al avioanelor de vînătoare. Aceasta avea să fie noua tehnică, „măturarea". Trecuse vremea cînd avioanele-torpiloare îşi luau primele zborul spre un masacru aproape sigur. La 7,14, veghea portavioanelor auzi radioul din Truk dînd alarma. La bordul lui *Enterprise*, difuzoarele fură branşate pe fonia interavioane, pentru ca echipajul să poată asistra la „meci".

Aviatorii sosiţi deasupra Truk-ului au putut descoperi minunatul spectacol pe care atolul-arhipelag îl oferea în lumina aurorii. Totul era calm. Insulele verzi pluteau parcă pe apa albastră a marei lagune. Cargouri stăteau la ancoră; doar cîteva nave de război. Grosul escadrei japoneze, alarmat de incursiunea avioanelor-fotografe, ridicase ancora de mai multe zile, evitînd lupta. Mai sus pomenitele „Hellcats" nici nu apucaseră să dea ocol lagunei, că primele avioane Zero se şi năpustiră asupra lor. Lupta vînătorilor deasupra atolului a ţinut cîteva ore. Valuri de avioane soseau, decolînd neîncetat de pe portavioane. Americanii cîştigară un avantaj net, datorat totodată excelentei calităţi a avioanelor Grumann 6F6 „Hellcats" şi experienţei luptei în echipă. Începînd cu bătălia de la Truk, această superioritate

[1] Măturare (engl.)

a aviatorilor americani asupra adversarilor avea să se afirme neîncetat; de aceea, poate că nu ar fi de prisos să adăugăm acum cîteva cuvinte privind recrutarea şi instruirea lor.

Americanii porniseră de la principiul că între optsprezece şi douăzeci şi şase de ani bărbatul rezistă cel mai bine accelerărilor, picajelor, schimbărilor de presiune etc... Ba chiar mai degrabă la optsprezece decît la douăzeci şi şase. Astfel se explică aerul atît de juvenil al aviatorilor, aer pe care oricine l-a putut vedea în fotografiile reprezentînd portavioane. Aviatorii aceştia proveneau din toate regiunile Statelor Unite şi din toate clasele societăţii. Colegiile şi universităţile fuseseră prospectate în mod special. Fuseseră stabilite programe ingenioase şi variate, programe care îngăduiau tinerilor admişi după examenul fiziologic să-şi încheie studiile în timp ce făceau primele antrenamente la *Preflight Schools*.[1] În ansamblu, tineretul american este sănătos. Infirmitatea fizică datorită căreia au fost eliminaţi cel mai mare număr de candidaţi se referea la vedere. Mulţi daltonişti. (Un amănunt: ingeniosul aparat, singurul în măsură să descopere în mod sigur daltonismul, este o invenţie japoneză). Alţii, care nici nu se aşteptau să fie respinşi, s-au văzut în situaţia aceasta din pricina danturii. Dinţii trebuie să fie bine înfipţi la locurile lor, spre a ţine aparatul cu oxigen. Tinerii reţinuţi după cernerea aceasta erau zdraveni, bine făcuţi, sănătoşi organic. Primul antrenament primit în Şcoala pregătitoare pentru zbor era de fapt un antrenament sportiv: cultură fizică, judo, sporturi de autoapărare; în acelaşi timp, pentru dezvoltarea spiritului de echipă, fotbal (american) obligatoriu. Un singur anunţ privind programul acestor şcoli a constituit o publicitate senzaţională pentru aviaţia navală.

Treizeci la sută din cei admişi nu ştiau să înoate. Li se predau patru feluri de înot, dintre care bras-ul, spre a se putea ţine la suprafaţă mai multe ore, precum şi bras-ul sub apă, pentru a înota pe sub straturile de păcură în flăcări.

[1] Şcoli pregătitoare pentru zbor (n.t.)

Programele cuprindeau şi un început de educaţie propriu-zis militară. Cursurile acestor şcoli se întindeau pe mai puţin de un an. După aceea elevii erau trimişi în alte centre, spre a învăţa să zboare (*Primary Flight Training*: 3 luni) [1]; apoi pentru a zbura ceva mai bine *(Intermediate Training*: 14 săptămîni) [2], după care îşi treceau examenele de piloţi. Cam treizeci la sută erau primiţi *Naval Aviator* (ofiţeri) sau *Naval Aviator Pilots* (ostaşi piloţi). Aleşii erau supuşi îndată sistemului educaţional *Operational Training*: [3] tactică, susţinerea operaţiilor amfibii, mitralieri la sol etc... Din etapa aceasta erau separaţi, spre un antrenament special, piloţii destinaţi aviaţiei navale de transport (Nats: *Naval Air Transport Pilots*), viitorii instructori, precum şi voluntarii străini. Piloţii destinaţi aparatelor de observare primeau o instrucţie care dura două luni, apoi erau ambarcaţi pe cuirasate ori crucişătoare, sau afectaţi unor baze terestre. Rămîneau adevăraţii cavaleri ai cerului piloţii de pe portavioane. Vreme de două luni învăţau să decoleze şi să apunteze la bordul unor cargouri vechi sau al unor petroliere transformate în portavioane-şcoală. A fost creat pentru ei un centru de antrenament în chiar inima continentului american, pe un lac din Middle West. Bineînţeles, studiau şi toate formele de bombardament, de torpilare şi grenadare antisubmarină. Materia care nu prea plăcea piloţilor aflaţi în perioada aceasta de instrucţie era navigaţia, ştiinţă totuşi deosebit de utilă. Nu li se dădeau decît lecţii privind practica observării şi calculelor obligatorii; şi nici acestea sub o formă rigid teoretică. Inginerii americani inventaseră aparate de o încîntătoare ingeniozitate, care permiteau realizarea la sol şi chiar în cameră a tuturor condiţiilor zborului, precum şi antrenarea a numeroşi piloţi atît la navigaţie cît şi la observaţie, la folosirea armelor, a radioului şi radarului. Au fost realizate două mii de filme educative diferite şi cîteva sute de benzi cu desene animate. Antrenamentul piloţilor privind

[1] Pregătire de zbor, faza 1 (n.t.)
[2] Pregătire de zbor, fază intermediară (n.t.)
[3] Pregătire pentru operaţii de luptă (n.t.)

recunoaşterea obiectivelor era socotit deosebit de important. În scopul de a avea necontenit sub ochi toate tipurile de avioane, marina a cerut copiilor şi adolescenţilor din Statele Unite să fabrice 500 000 de modele reduse. Tinerii constructori primeau certificate oficiale şi se pomeneau cu grade: cel care preda cincizeci de modele, reprezentînd avioanele celor patru beligeranţi, era avansat *amiral-constructor*. Ideea a obţinut un atît de mare succes, încît marina a putut comanda constructorilor ei benevoli 300 000 de alte modele reduse, care, ca şi precedentele, au fost răspîndite în toate centrele de antrenament. Recunoaşterea oricărui tip de avion trebuia să fie „instantanee şi globală", oricare ar fi fost unghiul sub care apărea. Piloţii denumeau imaginile proiectate pe un ecran într-un timp din ce în ce mai scurt; de la o zecime de secundă pînă la a şaptezeci şi cincea zecime. Antrenamentele continuau chiar şi după ce erau îmbarcaţi. Pedagogii aeronavali îşi storceau într-una creierii, să găsească procedee educative care să capete aparenţa unor momente recreative. A fost mobilizată şi imaginaţia umoriştilor în redactarea de broşuri ilustrate „*Sense Through Nonsence"*: „Un pilot nu trebuie să îmbătrînească", „Incendii fără importanţa" etc... Dilbert, pilotul neîndemînatic care acţiona întotdeauna în contratimp, a devenit un personaj celebru.

Toate eforturile acestea aveau să-şi arate într-adevăr roadele în perioada raidului asupra atolului Truk. Aflate în încăierare cu avioanele „Hellcats", cele ale japonezilor (Zero) păreau iuţi, dar puţin eficace şi vulnerabile: 127 au fost doborîte deasupra fortăreţei, iar vreo şaizeci distruse la sol. Între timp, bombardierele în picaj şi avioanele-torpiloare americane soseau la rîndul lor, escortate de alţi vînători şi se apucau să distrugă instalaţii şi nave. La 10,45 Spruance a fost înştiinţat că un cargou „escortat" de un crucişător şi de patru distrugătoare se strecura prin şenalul nord. Un grup de avioane a decolat pe dată de pe *Yorktown*, spre a se duce să-i pedepsească pe trufaşi. Şi pentru că la bordul cuirasatelor tunarii se plictiseau,

Spruance a trimis şi navele *New Jersey* şi *Iowa* – a 45 000 tone fiecare – dimpreună cu două crucişătoare şi 4 distrugătoare, avertizîndu-l pe Mitscher că avea să ia comanda tactică a acestei operaţii. Cargoul era în realitate un puitor de mine. Ar fi inutil să mai spunem că cele şase nefericite nave japoneze nu au stat multă vreme la suprafaţa oceanului. Victorioasa divizie ridicase micul pavoaz şi defila în jurul atolului înainte de a se contopi din nou cu restul grupării operaţionale. Complexele de inferioritate americane se topeau văzînd cu ochii.

La începutul după-amiezii nici un singur avion japonez nu se mai afla deasupra atolului Truk, astfel că bombardierele portavioanelor au putut veni să-şi aleagă obiectivele, stînjeniţi doar de antiaeriană. Toţi cei ce au descris bombardamentul acesta, care a durat două zile, scot în lumină excelentul său „randament”, comparîndu-l cu raidurile prea puţin economice pe care bombardierele cele mari le efectuau zilnic în Europa, la aceeaşi dată: „În timp ce acestea bombardau de la mai mult de 5 000 metri, avioanele grupării operaţionale 58 coborau pînă la cîteva sute de metri de obiectiv. De mai sus, de la 800, 1 000 de metri nu au bombardat decît pentru a evita să ia ei înşişi foc cînd trebuiau să folosească rachete cu fugase instantanee. La înălţimea aceea se dovedeau chiar mult mai precise decît Fortăreţele zburătoare la 5 sau 6 000 de metri”.

Primul atac nocturn cu avioane avînd radaruri a fost efectuat de americani tocmai împotriva atolului Truk. Aparatele erau nişte T.B.F. (avioane-torpiloare), special pregătite pentru asemenea operaţie; duceau cu ele şi bombe. Au decolat de pe portavioane la 2 dimnieaţa, în ziua de 27 februarie; erau douăsprezece, fără escortă şi zburau la două sute de metri înălţime. Sosind deasupra lagunei, au coborît la numai şaizeci. În radă, o navă-spital puternic iluminată se afla la ancoră. O rachetă urcă pe cer; traiectoriile antiaerianei se avîntară îndată spre ea. Dar japonezii nu-şi închipuiau că atacatorii aveau să zboare atît de jos; proiectilele lor explodau în înaltul cerului, în timp ce

T.B.F.-urile aproape că-şi aşezau bombele (înzestrate cu rachete cu explozie uşor întîrziată) pe punţile cargourilor. După cîteva clipe, tunarii japonezi au putut vedea luminile care ţîşneau din ţevile de eşapament ale T.B.F.-urilor şi şi-au modificat raza de acţiune. Dar era prea tîrziu. Noptaticele păsări se întorceau toate, nerănite, la bordul lor, după ce obţinuseră, faţă de bombardamentul efectuat ziua, un randament superior de patru ori şi jumătate. În dimineaţa zilei de 17, portavioanele s-au apropiat şi mai mult de Truk, de unde nu şi-a luat zborul nici un avion. În total au fost scufundate douăzeci şi trei de nave japoneze, dintre care două crucişătoare uşoare. Apoi gruparea operaţională 58 s-a îndepărtat. Nouăsprezece avioane americane fuseseră doborîte; au putut fi culese mai multe echipaje.

Aviatorii scoşi din apă erau restituiţi, de obicei, portavioanelor respective cu ajutorul unui colac-chilot. Adunată pe punte, muzica intona o melodie săltăreaţă, cel salvat primea felicitări, colacul era înapoiat navei salvatoare, cu o încărcătură de îngheţată ce reprezenta preţul acţiunii de salvare. Acesta era ceremonialul, devenit tradiţional. El reamintea personalului nenavigant al echipajului portavionului că războiul acela nu era deloc o croazieră de plăcere, deşi de cîteva luni el îmbrăcase, pentru ei, aspectul acesta. În timpul raidului asupra atolului, singura emoţie trăită de echipaj a fost o scurtă alarmă nocturnă. Oare de cîtă vreme oamenii de pe *Enterprise* nu mai văzuseră deasupra navei lor negrele înfuiorări ale exploziilor şi mereu crescîndele roiuri inamice ? Viaţa la bord şi chiar acele raiduri victorioase căpătau, într-un fel, înfăţişarea rutinei. Se ridica ancora, gruparea operaţională intra în formaţie. Aproape imediat, difuzoarele îşi chemau oamenii la posturi, pentru cîte un exerciţiu. Ca în timp de pace. Între astfel de exerciţii oamenii făceau plajă, privind la sumedenia aceea de nave care nu se mai deplasa decît în grup. Cunoşteau obiectivul, dar cea mai mare parte din timp nu-l vedeau sau prea puţin doar, sub forma unor coloane de fum ce se înălţau la orizont, în timp

ce ascultau retransmisiile bătăliilor aeriene. Apele Pacificului erau aceleaşi la Makin, la Tarawa, la Kwajalein, la Truk, la Jaluit. Doar scurgerea orelor şi înfăţişarea schimbătoare a cerului le mai schimba culoarea. Gruparea se îndrepta spre insulele Palaus (sau Palaos). O privire asupra hărţii ducea la constatarea că înaintarea avea să însemne 1 176 mile vest de Truk, în chiar inima sistemului de apărare japonez, că însuşi oraşul Tokio ar fi fost un obiectiv mai puţin îndepărtat decît Palaus... Da, constatarea dădea de gîndit şi împrumuta parcă o culoare lăuntrică albastrului cer al Pacificului tropical. Dar dacă, pînă în cele din urmă, cerul şi marea aveau să rămînă pustii, fără avioane şi nave japoneze ? Şi de data aceasta alarma a fost nocturnă şi scurtă. Se apropia un grup de avioane inamice. Dar pentru ochiul vigilent al radarului nu există noapte; el vede şi, mai mult decît atît, indică tunurilor distanţa. Atacul avioanelor-torpiloare japoneze, de altfel condus cu moliciune, a fost respins. A doua zi, oamenii de pe *Enterprise* ascultau retransmisia luptei şi comentariile ofiţerului cu informaţiile. Deosebit de interesant este reportajul unui atac dat împotriva unui bătrîn distrugător japonez care voia să ajungă neapărat la şenalul vestic. Opt avioane-torpiloare s-au năpustit dintr-odată, din opt direcţii diferite. Cinci torpile şi-au atins ţinta şi au explodat în acelaşi timp. A şasea, venind cu oarecare întîrziere, a străbătut – fără să întîlnească nimic în cale – spaţiul clocotitor în care, cu cîteva clipe mai devreme, se aflase distrugătorul. Un adevărat gag. Aviatorii americani au mai scufundat şi vreo treizeci de nave diverse, au semănat mine, au „curăţat" cerul de deasupra insulelor Palaus. Pierderile aeriene ale japonezilor au fost mult mai mari faţă de cele americane şi anume în proporţia 19 la 1. Pe drumul de întoarcere, gruparea operaţională şi-a încetinit înaintarea, pentru a ciocăni şi cîteva poziţii japoneze din insulele Caroline. *Enterprise* a stat patruzeci şi opt de ore în largul unui atol al cărui nume ar fi Woleai. La bord rutina continua. Aviatorii au povestit că nu au întîlnit decît cîteva avioane inamice, doborîte pe dată şi că antiaeriana nici nu

trăsese. Într-adevăr, se părea că moralul japonez sau, mai degrabă, organismul japonez era rănit. De la istovitorul meci al Guadalcanalului imperiul „recupera” anevoie şi cu încetineală; industria sa, atingînd chiar maximum de randament, abia îi putea furniza cele trebuitoare să-şi susţină poziţiile mai îndepărtate, în timp ce Statele Unite produceau neîncetat tot mai multe nave, avioane, arme şi lucruri de tot soiul. Abundenţa aceasta nemaipomenită, uşurinţa cu care uriaşa Americă se mişca în veşmîntu-i de război, a devenit şi mai limpede pentru oamenii de pe *Enterprise* cu prilejul debarcării lor în Hollandia, la 21 aprilie 1944, la trei săptămîni după raidul asupra insulelor Palaus. Imediat după plecarea de la ancoră, comandantul s-a prezentat la microfon, pentru a explica ţinta expediţiei: de a acoperi şi susţine debarcarea trupelor generalului MacArthur pe coasta de nord a Noii Guinee olandeze. În timpul traversării un conferenţiar a înjghebat nişte convorbiri privind interesul strategic al operaţiei, pregătirea şi desfăşurarea sa probabilă; a vorbit şi despre Noua Guinee, despre frumuseţile-i geografice, despre moravurile băştinaşilor. Au fost date filme documentare. S-ar fi zis că îi este teamă conducerii ca nu cumva, pînă în cele din urmă, echipajele să socotească fastidios războiul acesta mult prea uşor, şi se străduia să le mute gîndurile. La 21 aprilie, ziua Z-l, avioanele decolate de pe portavioane au bombardat trei baze ocupate de japonezi, fără să întîlnească în văzduh nici măcar un singur avion inamic. Antiaeriana trăgea cu moliciune. A doua zi trupele lui MacArthur au debarcat, fără să aibă a înfrunta vreo opoziţie. Cei de pe *Enterprise* nu aveau să cunoască din Noua Giunee decît o coastă înaltă, sumbră care, de departe, părea rectilinie; în faţa ei se aflau resfirate cîteva duzini de transportoare de trupe, de escortoare, de felurite nave de debarcare.

Recrutarea şi instruirea ofiţerilor care comandau toate aceste nave pe nesfîrşitele căi ale Pacificului fuseseră făcute în acelaşi spirit ca recrutarea şi instruirea aviatorilor. Halsey povesteşte cum într-o zi, după ce admirase manevra unei mici nave ce alimenta avioanele, l-a chemat pe

comandant, să-l felicite.

— Pari tînăr, i-a spus el. De cînd te afli la comandă ?

— Domnule amiral, acum şase luni nu pusesem încă piciorul pe un vapor.

În contingentul uriaş al acelor voluntari, marina selecţionase mai întîi o elită de băieţi sănătoşi tun, de vlăjgani, înzestraţi cu reflexe superioare celor obişnuite şi cu o putere de hotărîre excepţională. Dezvoltîndu-le în continuare asemenea însuşiri deosebite, prin antrenamente sportive, marina le dăduse cunoştinţele practice necesare unui ofiţer de cart. Cunoştinţele acestea pot fi mult reduse din clipa în care nu se socoate indispensabil ca navigatorul care observă cu sextantul punctul în care se află soarele, calculîndu-şi apoi poziţia prin adunarea cîtorva logaritmi, să fie şi cunoscător al cosmografiei şi al trigonometriei sferice. Calităţile manevriere se dobîndesc la comanda de pe punte, nu în alt fel, iar dacă respectivul este înzestrat, progresează rapid. Anumiţi comandanţi de cargouri sau de transportoare, care au pornit din Noua Zeelandă spre a ajunge în insulele Marshall sau Gilbert, sau din Australia în Filipine habar nu aveau, sau aproape, de navigaţie; li se cerea doar atît: să urmeze nava ce se afla în faţa lor în convoi, care, la rîndul său, îl urma pe şeful acestuia; iar şeful ştia să navigheze. Cînd era însă nevoie, neştiutorii aceştia se pricepeau destul de bine să manevreze sub un bombardament. Este evident că asemenea pregătire ultrarapidă nu ar fi putut avea loc decît într-o ţară ce dispunea din belşug de personal şi material. Americanii evaluaseră în procent de 10% pierderea suplimentară de tonaj rezultată din folosirea acelor „officers-express”.[1] Procentajul nici nu a fost măcar atins.

De îndată ce şi-a încheiat misiunea în Hollandia, gruparea operaţională s-a îndreptat din nou asupra atolului Truk. Văduvit de prestigiul său, Truk era foarte adesea atacat acum de bombardiere grele venite din insulele Solomon. Obiectivul noului raid era să desfunde aerodromurile, să distrugă instalaţiile, bateriile, docurile,

[1] Ofiţeri produşi „expres” (n.t.)

casele, pe scurt, să facă atolul inutilizabil din punct de vedere militar şi, pentru luni de zile, de nelocuit. Cele două sute de avioane proaspăt aduse pentru apărarea atolului au fost nimicite. Programul de distrugere a fost executat punct cu punct. Îndeplinirea lui era verificată necontenit de către avioane-fotograf care veneau după valurile de bombardiere; peste cîteva minute, ofiţerii de stat major se aplecau asupra pozelor încă proaspete, comparau, trimiteau noi valuri unde era nevoie. Insuliţele atolului au fost lăsate pradă flăcărilor. În jurul lor, pe marea lagună părăsită de navele de război, nu mai pluteau decît cîteva vase de pescuit şi cîteva şampane [1] pe care aviatorii de pe vînătoare nici măcar nu s-au obosit să le mitralieze.

Se părea, într-adevăr, că gruparea operaţională 58 nu avea decît să înainteze şi să lovească în punctele hotărîte, fără a se teme de vreo replică. „Unde e flota americană ?" întrebase radio Tokio (emisiunea în engleză) la finele lui ianuarie 1942. Unde era acum flota japoneză ?

La 6 iunie, „armada" Spruance-Mitscher, şi mai puternică la fiecare ridicare de ancoră (28 portavioane), punea prova pe arhipelagul Marianelor, pe care Nimitz se hotărîse să-l cucerească. Obiectivul numărul unu era Saipan – nu un atol, nu o fortăreaţă izolată, nu un jalon de expansiune, ci un pămînt cu adevărat japonez, parte integrantă a imperiului. O sută şaizeci de kilometri pătraţi; o garnizoană de aproximativ 25 000 oameni şi o populaţie civilă de 50 000. Fotografiile Saipanului luate din avion dezvăluiau adevărate orăşele, ogoare cultivate şi fertile. „Obiectivele militare" fuseseră bombardate mai înainte, în cursul unui raid efectuat de 6 portavioane, la 21 şi 22 februarie. Acum era vorba de o debarcare.

La 11 iunie, orele 13, la 200 mile de obiectivul său, gruparea operaţională 58 îşi lansă vînătorii ce trebuiau să „mături" locul. Japonezii din Saipan, care dibuiseră apropierea „armadei", nu se aşteptau să fie loviţi de aşa departe. Avioanele lor erau distruse la sol sau de îndată ce

[1] Şampană: corabie cu pînze, cu o capacitate de cinci pînă la zece vagoane, folosită în Extremul Orient (n.t.)

se înălţau. A doua zi au fost bombardate insulele vecine cu Guam, Rota, Tinian, Pagan. Gruparea operaţională „mătura” zdravăn în jurul punctului de debarcare. La vest de Pagan, avioanele reperară un convoi alcătuit din 20 de cargouri escortate, ce se îndrepta spre nord. Gata cu convoaiele pentru Japonia ! Un grup îşi petrecu după-amiaza cu distrugerea acestuia. Tehnica se îmbunătăţea tot mai mult. Aviatorii de vînătoare şi-au oferit luxul de a scufunda un distrugător japonez doar cu mitraliera. La 185 mile vest de Guam, alt convoi de 6 nave. Aceeaşi operaţie. La 14 iunie, acţiunea de măturare fu extinsă. Două grupări ale lui „58” s-au apropiat de arhipelagul insulelor Bonin (la nord de Mariane.) Piloţii care, gata echipaţi aşteptau în fotoliile sălii de pregătire să afle ce obiective li se dădeau, au văzut apărînd pe ecrane denumiri cu rezonanţă net japoneză: Chichi Jima, Haha Jima, Iwo Jima. Afară, un vînt năbădăios spulbera ploaia, cohorte uriaşe de nori se călătoreau pe cerul aproape negru; o hulă, lungă şi aspră totodată, înclina brutal prelungile punţi de zbor. Orice manevră s-ar fi dovedit primejdioasă, orice decolare corectă – o faptă temerară. Marinarii de pe portavioane au văzut avioanele ridicîndu-se în masa norilor, căutînd vizibilitatea.

Debarcarea pe Saipan a început pe o vreme aproape la fel de aspră, în ziua de 15 iunie, ora 8,30, după tradiţionala bombardare prealabilă. Oamenii de pe *Enterprise* puteau vedea sute de nave desfăşurate în faţa plajelor. „Aligatorii” şi ambarcaţiile de asalt săltau pe talazuri, dîrele li se topeau în spumă. Valurile de avioane decolau cu o regularitate absolută. Pe cer, nici un japonez. Dar putea fi observat cu binoclul tirul neregulat al tunurilor nipone retrase pe creste şi bătînd ţărmul. Artileria şi avioanele americane nu le reduseseră încă pe toate la tăcere. Seara s-a răspîndit zvonul că pierderile trupelor debarcate erau grele şi că înaintarea trebuia oprită. Aşa a fost, într-adevăr. Dar a continuat a doua zi dimineaţa, cînd s-au ivit cîteva avioane japoneze – ce-i drept puţine la număr – care veneau în grupuri mici. De cum se angajau în lupte inegale,

erau doborîte. Deasupra Saipanului, americanii se dovedeau maeştri ai văzduhului. Ceea ce nu uşura deloc curajoasa înaintare pe uscat. Alte zvonuri începeau să circule în rîndurile echipajelor, zvonuri privind nu debarcarea, ci flota japoneză. Ea îşi părăsise în sfîrşit bazele, avioanele o văzuseră; o escadră formidabilă, cu care japonezii aveau să rişte totul. Ecoul zvonurilor acestora avea să crească în cursul zilei de 18, cînd pe cerul Saipanului au apărut cîteva avioane japoneze monomotoare, decolate, fără îndoială, de pe portavioane. Cu siguranţă că avea să se petreacă ceva.

Iată ce anume ştiau şefii. La 13 iunie, o parte a flotei japoneze fusese văzută în largul insulelor Tawi-Tawi (din Filipinele de sud), îndreptîndu-se spre nord. La 17, submarinul *Cavalla* semnalase vreo cincisprezece nave de război inamice, escortate de petroliere, cam la jumătatea drumului dintre Tawi-Tawi şi Mariane. Alte informaţii dădeau naştere bănuielii că flota japoneză care se apropia număra cel puţin 9 portavioane mari, 5 cuirasate, 16 crucişătoare, 32 distrugătoare. Era foarte cu putinţă ca japonezii să fi fost hotărîţi, dacă nu să joace ultima carte, cel puţin să se bată, pentru a zăgăzui odată înaintarea americanilor în Pacific. Apariţia avioanelor monomotoare deasupra Saipanului li s-a părut la fel de simpatică atît statelor-majore, cît şi echipajelor. În seara zilei de 18, gruparea operaţională 58 a pornit spre vest. Douăsprezece portavioane de escortă şi alte cîteva nave au fost lăsate în faţa Saipanului. Forţele care aveau să întîmpine escadra japoneză numărau 7 portavioane mari, 8 portavioane uşoare, 7 cuirasate, 8 crucişătoare grele, 13 crucişătoare uşoare, 67 distrugătoare. Mitscher avea la dispoziţia sa 450 avioane de vînătoare, 250 bombardiere în picaj, 200 avioane-torpiloare, 80 avioane de cercetare. Formaţia a trecut întîi la vest, apoi s-a întors la est. Din motive strategice, Spruance dorea să nu se îndepărteze de insulele Mariane înainte de a fi determinat poziţia inamicului. În dimineaţa zilei de 19, gruparea operaţională 58 se găsea la aproximativ 80 mile vest de Guam.

Patrulele de cercetare au decolat cînd s-a făcut ziuă, apoi nu s-a mai petrecut nimic. Pe puntea portavionului *Enterprise*, oamenii contemplau cerul. Timpul era destul de noros; printre cumuluşi nu prea mari puteau fi descoperite înălţimile albastre şi pustii. „Armada” înainta în bună regulă pe mare.

La 9,40, un ţîrîit bine cunoscut îi înştiinţă pe oameni că microfoanele fuseseră conectate. Un glas fără intonaţie, asemănător celui auzit uneori în filmele cu gangsteri („Aici poliţia… Aici poliţia…”) ordonă unui grup de avioane să decoleze. Nici un comentariu. Portavionul schimbă de direcţie, pentru a veni cu vîntul în faţă, luînd-o spre vest. Pe punte echipele de servire se agitau. Şi din nou glasul din difuzor: se ordonă unui al doilea grup să decoleze.

Pe deasupra portavioanelor cerul se golise de inamici, dar necruţătorul ochi al radarului îl reperase pe adversar de la distanţă. Bătălia dintre vînătorii americani şi atacatorii aceştia, dintre care cei mai mulţi veneau dinspre vest, avea să dureze de la 10,10 la 13,16. Nici o bătălie nu s-a dovedit mai spectaculoasă, pentru echipajele navelor, ca aceasta. Toate formaţiile japoneze, numărînd între 40 şi 75 avioane, au fost interceptate la cîteva zeci de mile de obiectivele lor şi făcute aşchii. Doar cîteva avioane japoneze au izbutit să se apropie de gruparea americană. Proiectilele lor nu au nimerit ţinta sau au produs doar avarii neînsemnate. *Enterprise* nici n-a fost măcar survolat. Ineficacitatea aviatorilor japonezi i-a surprins mult pe piloţii americani. În rapoartele lor ei au arătat că bătălia s-a dovedit *monotonă*. Cifrele, necontestate de către japonezi, nu infirmă rapoartele. Deasupra insulei Ritudian, 33 de avioane „Hellcats” au întîlnit 38 de adversari şi au doborît 35, pierzînd un singur aparat. Din aproximativ 500 de avioane japoneze angajate în dimineaţa aceea, 404 au fost distruse. Americanii au pierdut 27 de avioane; 9 dintre piloţii lor au fost salvaţi. Încă de la începutul după-amiezii portavioanele nu mai reprezentau decît nişte „carcase lipsite de interes”, de vreme ce nu mai dispuneau decît de un pumn de aparate. Lui Spruance însă i-ar fi plăcut parcă mai mult să

le ştie distruse. Dar nici una dintre patrulele de recunoaştere nu descoperise încă escadra inamică.

Se retrăsese. Amiralul Shimada îşi angajase avioanele, nu navele. Rezultatul nu era bun. Navele japoneze în retragere au fost descoperite la 20 iunie, ora 15,30 de către locotenentul Robert Nelson de pe *Enterprise*, care a trimis pe dată un mesaj: „Grupare operaţională japoneză dincolo de orizont; latitudine 15°35’; longitudine 134°35’ est.” Inamicul se găsea la 400 mile – mai mult de 780 kilometri – de portavioanele americane. La bordul lui *Enterprise* ofiţerii reflectau gînditori la telegrama lui Nelson, întrebîndu-se ce avea să hotărască Mitscher al cărui semn distinctiv strălucea la catargul mic al navei *Lexington*. În mai puţin de trei ore avea să se întunece. Opt sute de mile reprezentau extrema limită a autonomiei bombardierelor în picaj şi a avioanelor-torpiloare. Dacă Mitscher ordona să se decoleze, aviatorii trebuiau să dea de gruparea operaţională japoneză, să o atace către sfîrşitul zilei şi să apunteze apoi noaptea, fără cea mai mică rezervă de benzină, spre a se învîrti în tura de pistă în aşteptarea rîndului. Iar calculul acesta nu ţinea seama de suplimentul de benzină necesar luptei. Cînd aparatele telegrafice automate au început să zumzăie în spatele ecranelor luminoase ale sălilor de aşteptare, o tăcere adîncă a coborît în rîndurile piloţilor de pe *Enterprise*. Obiectivul era gruparea operaţională japoneză şi, mai exact, portavioanele japoneze; urma poziţia semnalată şi decolarea imediată. Piloţii şi-au luat hărţile şi carnetele şi au urcat tăcuţi pe punte. La ora 16, s-a îndepărtat prima formaţie. „Tîrîtorii”, adică personalul „terestru”, priveau cum avioanele se topeau în cuprinsul cerului. După ce şi-au luat toate zborul, pe navă s-a făcut stăpînă tăcerea.

La centrala radio, două difuzoare ţîrîiau slab, unul conectat la fonia pe distanţă mare, celălalt pe interceptarea foniei inter-avioane cu rază mică de acţiune. În mod firesc, nici o veste nu ar mai fi trebuit să sosească înaintea primelor rapoarte ale şefilor de formaţii. Aviatorii nu

trebuiau să vorbească între ei cîtă vreme nu-l descoperiseră pe inamic; căci din pricina distanţei, emisia lor nu ar putea fi auzită. Aşteptarea era singurul lucru cu putinţă. Aşezaţi spre compartimentul iluminat, aliniaţi în faţa ansamblelor de ascultare, radiotelegrafiştii, cu căşti ca şi telefoniştii, stăteau tăcuţi şi nemişcaţi. La aproximativ o oră după decolarea avioanelor, unul dintre difuzoare a început să bîzîie mai tare. Un ofiţer s-a apropiat, în timp ce doi dintre radiotelegrafişti începuseră să bată pe micuţele şi tăcutele lor maşini. S-a auzit limpede glasul care spunea: „Toţi Scarlet ai Katiei. Iată poziţia rectificată pentru voi... Toţi Scarlet ai Katiei. Iată poziţia rectificată pentru voi...” Un avion de cercetare se adresa celor aflaţi în zbor. Poziţia indicată de el situa pe inamic la 70 de mile mai departe în raport cu indicaţiile date piloţilor la plecare.

Avioanele zburau la 2 500 de metri. Soarele asfinţea molcom, în chiar faţa lor; lumina-i portocalie se făcuse orbitoare. La ora 18 un pilot din formaţia de cap şi-a pus în funcţie fonia: „Mai multe nave în colimator, drept înainte.” Se înşela. Navele acelea nu erau altceva decît nişte norişori plumburii coborîţi foarte jos deasupra apei. Peste zece minute, un alt pilot s-a pomenit victimă a aceleiaşi iluzii; a rectificat el însuşi în grabă. La 18,15 s-a auzit un glas hotărît: „La apropierea urmăritorilor, inamicul şi-a încetat alimentarea.” Bombardierele în picaj au început să ia înălţime – încetişor, ca să economisească benzina.

La 18,23 aviatorii americani descopereau petrolierele; la 18,30, grosul escadrei. Japonezii navigau în trei grupări paralele, cam la zece mile distanţă unele de altele. Era vorba de şase portavioane, de patru cuirasate, de unsprezece crucişătoare, de douăzeci şi două distrugătoare. (Numărătoarea aceasta exactă nu a putut fi efectuată înainte de atac: nici unul dintre avioanele de cercetare nu survolase pe deplin escadra inamică, iar acum înserarea începea să-şi întindă vălurile peste mare.) Şefii grupurilor au împărţit apoi obiectivele: în primul rînd, portavioanele. Acţiunea s-a dovedit încordată, rapidă,

spectaculoasă. Bombardierele îşi începeau picajul în plină zi şi îl încheiau într-un semiîntuneric zebrat de traiectoriile antiaerianei. În văzduh, prea puţine avioane Zero, cu totul vreo patruzeci, prost distribuite; anumite grupe de atacatori n-au întîlnit nici unul. Dar tirul acela al antiaerianei a fost cel mai dens, cel mai aprig din cîte văzuseră pînă atunci aviatorii americani. Japonezii foloseau proiectile cu termit [1] şi fosfor; traiectoriile erau purpurii, verzi, galbene, albe, trandafirii sau negre ca cerneala. Un portavion a fost scufundat, un altul grav avariat, poate şi el trimis la fundul oceanului; un al treilea a fost lăsat în flăcări; apoi altele, mai mult sau mai puţin avariate. Fuseseră doborîte optsprezece avioane americane. Odată misiunea îndeplinită, celelalte au făcut cale întoarsă.

Sumarele rapoarte de operaţii sosiseră la bordul portavioanelor americane către ora 19. De atunci radioul amuţise. Informat asupra rezultatelor atacului, personalul de pe *Enterprise* evita orice comentariu. Nu era greu de ghicit la ce anume se gîndeau cu toţii. Supravieţuitorii avioanelor doborîte pe deasupra escadrei japoneze nu aveau, practic, nici o şansă să mai scape cu viaţă: mureau pe micile lor plute de cauciuc sau sfîşiaţi de rechini. În privinţa celorlalţi, două erau problemele care îi preocupau: 1. să ajungă pînă la portavioane; 2. să apunteze. Întunericul era deplin; nici o rază de lună. Escadra naviga cu toate luminile „în eclipsă”, potrivit regulamentelor ce se aplică într-o zonă de luptă. Primul indiciu că se apropiau avioanele a constat într-o rumoare ce s-a contopit cu ţîrîitul difuzoarelor conectate pe interceptarea foniei interavioane. Rumoarea a sporit; adunaţi în faţa microfoanelor, ofiţerii s-au încredinţat că ea se alcătuia din glasuri, din multe, din numeroase glasuri care se porniseră, parcă, să grăiască toate odată. Deocamdată nu putea fi desluşită nici o frază; ici, colo doar cîte un cuvînt, asemenea unui obiect aruncat în aer; restul se mistuia într-un vălmăşag de nedescris. Apoi iarăşi se înţelegeau mai multe cuvinte în şir. Auditorii nu

[1] Termit: amestec de pulbere de aluminiu cu oxidul unui metal (n.t.)

înţeleseseră încă nimic, cînd deodată rumoarea slăbi şi astfel putu fi auzită, cu o neaşteptată limpezime, următoarea frază: „Nu-i nimic de făcut, Joe; o să intru cu totul în apă. Adio, Joe.” Fusese rostită calm. Joe nu răspunse. Un alt glas, mai puternic decît celelalte, repeta la nesfîrşite indicativul unui avion; părea extraordinar de tînăr glasul şi de neliniştit. „Aici... (indicativul). Cine îmi poate indica o poziţie ? Vă rog, daţi-mi poziţia ! Vă rog, daţi-mi poziţia. Aici...” Un alt glas foarte calm: „Aici Scarlet-doi. Mi-au mai rămas douăzeci de litri. Mă pregătesc să amerizez.” Acum glasurile se desluşeau cu limpezime. Cei ce se aflau în faţa difuzoarelor încercau un simţământ ciudat. Aviatorii vorbeau între ei, nu încetau o clipă să-şi vorbească, pe tonurile cele mai variate; dar o făceau cu toţii de parcă ar fi alcătuit un univers rupt de restul lumii, de parcă nimeni nu i-ar fi putut auzi, de parcă în afară de comunitatea lor de păsări zburînd prin beznă nu ar mai fi existat nimic. Nici unul nu făcea aluzie la portavioane sau la apuntare. Spuneau: „Mi-au rămas atîţia litri” sau „Mai am combustibil pentru cinci minute.” Unul dintre ei, silit să coboare, a adăugat: „Încercaţi să mă luaţi mîine, prieteni !” Păreau că nu se bizuie pe nimeni, doar pe cei din specia lor înaripată. Pe măsură ce audiţia devenea mai clară, indicativele avioanelor rămase în pană de benzină se înmulţeau întruna. Unii dintre piloţi, după ce îşi dăduseră indicativul, adăugau pur şi simplu: „Şi eu.” Un altul spuse camaradului său de formaţie că avea cu ce să se întoarcă, dar că prefera să coboare cu el. Şi nu i-a spus decît atît: „Haide”.

La 20,15 serviciul de reperare aeriană anunţă sosirea celor dintîi avioane.

La bordul lui *Lexington*, Mitscher măsura puntea în sus şi în jos. În Statele Unite scena a devenit la fel de vestită precum întrevederea de la Appomatox [1]. „Domnule amiral, spusese căpitanul de rangul 2 Wildhelm, mulţi piloţi nu vor fi în stare să apunteze. Aş sugera să iluminăm

[1] Appomatox: localitate în Statele Unite (statul Virginia). Aici a capitulat generalul Lee, comandantul armatelor din sud, predîndu-se generalului Grant, la sfîrşitul războiului de Secesiune (1865) (n.t.)

portavioanele.” Noaptea era opacă. Abia de-şi putea desluşi Mitscher avioanele din siguranţa apropiată. Deasupra *Lexington*-ului, primele avioane zumzăiau în văzduhul de tăciune; li se vedeau semnalizatoarele albe, verzi, roşii. Wildhelm se retrăsese, lăsîndu-l pe Mitscher să dezlege singur dilema: ori să ilumineze portavioanele şi să pună gruparea operaţională în primejdie, ori să-i lase pe aviatori în întuneric, pradă celor mai mari riscuri. Navele din gruparea operaţională aveau la bord aproape o sută de mii de oameni; preţuiau un miliard de dolari. Nimic nu îngăduia să se presupună că nici un submarin japonez nu se găsea prin partea locului.

Mitscher îşi curmă în sfîrşit acel du-te-vino pe puntea întunecată. Ofiţerii săi îl văzură intrînd în cabina de veghe rezervată amiralilor şi închizînd cu grijă uşa în urma sa. Făcu cîţiva paşi pînă la o canapea largă, de piele, care ocupa o latură a încăperii şi se aşeză, întorcîndu-şi pe jumătate trupul voluminos. Fuma, fără să se uite la nimeni, şi nimeni nu scotea o vorbă. După un minut şi jumătate, amiralul îşi dădu pe ceafă cascheta de base-ball cu cozoroc mare. Îşi şterse fruntea de cîteva ori la rînd. Apoi se aşeză mai drept între pernele de piele şi, întorcînd spre căpitanul de rangul 1 Burke faţa-i roşie, săpată de riduri, spuse: „*Turn on the lights*” (aprindeţi luminile).

Ordinul fu transmis pe dată prin T.B.S. (*Talk between Ships*: conversaţie între nave; radio la mică distanţă). Luminile de poziţie se aprinseră, proiectoarele străpunseră noaptea. Fiecare portavion aprinse un proiector vertical, menit să servească de reper avioanelor, precum şi proiectoare orizontale de luminare a punţilor.

Avioanele zoreau în noapte în urma *Enterprise*-ului, asemenea unor rîndunele aflate în foşnetul zborului. Ofiţerul cu aterizările începu să-şi agite semnalizatoarele în chiar clipa în care puntea se lumina. Primul avion apuntă, echipele de servire se şi năpustiră. Era un „Hellcat” aparţinînd navei *Hornet*. „Ajunsesem la ultima picătură de benzină, mărturisi pilotul. Aş fi aterizat şi pe acoperişul infernului”. În clipa aceea difuzoarele transmiseră un mesaj

din partea lui Mitscher: „Tuturor avioanelor corpului aerian 58: aterizaţi pe prima bază ivită.” Oamenii de pe *Enterprise* aveau impresia că deasupra şi în jurul navei lor un roi de albine îşi înteţea zumzetul în puterea nopţii; sau mai bine zis nu, căci se vedeau, apropiindu-se, luminiţele de la capetele aripilor grupate primejdios de strîns; se vedeau venind dinspre spate, apoi depărtîndu-se, revenind iarăşi şi iarăşi, în timp ce ofiţerul cu aterizările cerea piloţilor să rămînă la distanţă. El nu putea înlesni decît apuntarea unui singur avion odată, iar ele ar fi vrut să se năpustească toate, într-un iureş; fără îndoială, erau la capătul puterilor, ca nişte naufragiaţi care abia îşi mai trag sufletul. Unul dintre ei, neluînd în seamă toate semnalele acelea, a depăşit un avion ce se angajase pe linie, „în dungă”. Luminile îi erau stinse, ai fi zis un orb care şi-a pierdut minţile. A trecut întîi ca o trombă, la doi metri deasupra punţii, pieziş. Ofiţerul cu aterizările a desluşit extremitatea unei aripi trecînd doar la un metru de pieptul său. S-a aplecat, după trecerea avionului, apoi s-a ridicat. Întunecatul bolid nu se prăbuşise în mare. A mai venit o dată, ignorînd din nou semnalizările. A răsunat atunci sirena de alarmă, iar puntea s-a golit; doar ofiţerul cu aterizările a rămas în picioare, la locul său. Avionul s-a izbit cu zgomot de punte; au ţîşnit flăcări. A urmat, peste o secundă, şuvoirea extinctoarelor. Apoi proiectoarele au fost stinse. Era nevoie să se facă lucrul acesta, pentru a da de înţeles avioanelor că puntea devenise de nefolosit. Curăţirea ei avea să consume pe puţin cinci minute.

Vlăguite, avioanele se învîrteau mereu deasupra grupării operaţionale. Pe mare se aprindeau luminile de deznădejde ale aviatorilor căzuţi. Se înălţau rachete, explodau proiectile; sub un dom de albă lumină, distrugătoarele apăreau pentru o frîntură de clipă, alergînd pe undele negre ori oprindu-se şi culegînd victime. Cînd şi cînd, se aprindea brusc un alt proiector; coloana-i albă şi lungă pipăia faţa apei, asemenea unei antene delicate, apoi se stingea.

Ce bairam s-ar mai fi încins dacă s-ar fi găsit pe

aproape vreo haită de submarine japoneze. Dar lipseau.

Cînd s-a făcut ziuă, avioane de cercetare au pornit să caute naufragiaţii încă în derivă pe minusculele lor plute pneumatice galben-portocalii. Optsprezece avioane americane fuseseră doborîte în cursul crepuscularului atac al escadrei japoneze. În pofida oricărei nădejdi, au fost salvaţi destui membri ai respectivelor echipaje. Crucişătoare anume trimise de Mitscher şi-au lansat avioanele care i-au descoperit. Şaptezeci şi şapte de avioane căzuseră în mare pe drumul de întoarcere sau aşteptînd să poată apunta. În pofida devotamentului şi a perseverenţei salvatorilor, patruzeci şi patru de piloţi nu au putut fi salvaţi. Flota japoneză în retragere nu a fost ajunsă din urmă. Gruparea operaţională 58 pierduse prea mult timp – dacă ne putem exprima astfel – în căutarea aviatorilor pierduţi pe ocean. Şi chiar fără asta, japonezii cîştigaseră un avans mult prea mare. Iată o explicaţie pentru cei ce ar voi să înţeleagă motivul pentru care se sustrăseseră atît de uşor. În primul rînd, amiralul japonez dorise să nu-şi angajeze navele şi îşi trimisese avioanele la limita razei lor de acţiune; apoi, Mitscher dorise să nu se îndepărteze prea mult de Saipan; în sfîrşit, Mitscher se îndepărtase de Saipan chiar mai puţin decît dorise, căci vîntul de răsărit silise portavioanele să navigheze în direcţia estului, pentru a-şi lansa ori primi avioanele de vînătoare. Pagubele suferite de japonezi erau totuşi apreciabile. Bătălia aceasta este denumită în genere bătălia de la Yap, după numele unui atol situat la vest de insulele Mariane, sau, mai ales, prima bătălie din Filipine, pentru că în clipa în care Mitscher a ordonat reîntoarcerea, portavioanele nu se găseau decît la 545 mile de Samar.

Siguranţa operaţiei împotriva Saipanului avea să fie realizată. Inamicul nu avea să mai vie în forţă să o tulbure. Grija de a sprijini înaintarea trupelor a fost lăsată pe seama a vreo zece portavioane de escortă. Cucerirea insulei nu avea să dureze mai puţin de o lună. Întîi au debarcat ostaşii de marină; apoi, la 19 iunie, trupele armatei. Tactica lor se

deosebea de cea a trupelor de marină: ei înaintau în spatele artileriei, în timp ce ceilalţi o făceau mai degrabă în trăgători. În mijlocul frontului american se iscă o depresiune. Generalul-locotenen Holland Smith (a nu-l confunda cu Julian C. Smith) comandantul diviziei a 2-a de infanterie marină, victorioasă la Tarawa) îl eliberă din funcţiile sale pe generalul-maior Ralph Smith (în toate meseriile sînt mulţi inşi cu numele Smith), comandant al diviziei 27 a armatei, înlocuindu-l „temporar” cu generalul-maior Sanderford Jarman din trupele de marină. Cunoscut în Statele Unite numai la cîteva săptămîni după aceea, incidentul a stîrnit mînia armatei de uscat, care i-a atribuit lui Holland Smith pseudonimul de Nebun Furios.

Japonezii s-au retras în Saipan, aşa cum ştiau s-o facă, rezistînd pînă la moarte în fiecare groapă de-a lor. În zorii zilei lui 7 iulie, mai multe mii – între 3 şi 5 000, exact nu s-a ştiut niciodată – înarmaţi cu mitraliere, cu săbii sau numai cu baionete, au dat disperatul asalt. Sub lovitură, americanii s-au clătinat şi s-au retras 2 000 de metri. Dezlănţuiţi, japonezii s-au năpustit într-un batalion de artilerie, ale cărui piese trăgeau în grămadă „orizontal”; proiectilele, ale căror tuburi erau reglate la patru zecimi de secundă, explodau la mai puţin de cincizeci de metri de tunuri. Şi totuşi, două baterii au fost cucerite. Dar japonezii nu au putut face faţă unei asemenea furii. Superioritatea americanilor în material şi efective s-a făcut bine simţită. Ei au recucerit terenul înţesat de cadavre.

S-a pornit atunci în Saipan o tragică epidemie de sinucideri. Mai întîi militarii: generalul-locotenent Yoshijo Saito, guvernatorul insulei şi vice-amiralul Chuichui Nagumo, comandantul forţelor navale japoneze din Pacificul central. Prea slab pentru a-şi administra singur tradiţionalul *seppuku*, a cerut adjutantului său să-l execute. Cea mai mare parte dintre soldaţii supravieţuitori şi-au pus capăt vieţii cu grenada. Civilii japonezi, refugiaţi într-o margine a insulei şi rămaşi fără apărare, nu au putut îndura gîndul că aveau să cadă în mîinile celor pe care propaganda naţională (la urma urmei ce propagandă acţionează altfel ?)

li-i înfăţişase precum nişte demoni. Şi astăzi se mai discută asupra numărului sinucigaşilor civili din Saipan, asupra numărului de copii aruncaţi în braţele morţii chiar de către părinţii lor. Iată preţul războaielor totale. Cucerirea Saipanului i-a costat pe americani 3 246 morţi şi peste 13 000 răniţi.

La 24 august 1944 o ceremonie totodată solemnă şi cordială se desfăşura la Eniwetok, una dintre noile baze de circumstanţă creată de marina americană în Pacificul central. Un mare număr de nave de război se aflau aliniate în ordine de paradă, cu muzici pe punţi şi echipaje în uniforme albe. Ceremonialul militar este anume prevăzut pentru ca preluarea comenzii de către un militar cu grad înalt să îmbrace un caracter impresionant. Totuşi, festivitatea era pătrunsă şi de o anume cordialitate, deoarece şeful care luase chiar atunci comanda Flotei a treia era viceamiralul Halsey. Da, cordialitate este cuvîntul potrivit, în stare să exprime legătura invizibilă care se stabilea între Frederick William Halsey şi fiecare dintre oamenii prezenţi în ziua aceea pe laguna Eniwetok (cu mici excepţii, poate), cu membrii echipajelor mai ales. Bull Halsey – „Taurul” – nu ne este necunoscut. L-am văzut conducînd primele rînduri de portavioane (unul sau două portavioane), într-o vreme în care americanii băteau în retragere pe tot întinsul Pacificului, iar cele cîteva ofensive mărunte aveau doar rostul să susţină moralul oamenilor. Şi, lucru ciudat, legenda lui Halsey nu a pălit de fel în perioada aceasta de doi ani în care nu-şi exercitase comanda pe mare. De la 26 mai 1942 pînă la 24 august 1944, nici unul dintre oamenii *Enterprise*-ului, nici de pe alte nave americane, nu zăriseră silueta amiralului; se retrăsese în biroul său din Nouméa. Cu toate acestea, Halsey nu încetase să rămînă pentru ei Bull Halsey, omul care se năpusteşte spre victorie, slobozind sudalme ca un adevărat lup de mare de pe timpuri – ciufut, repezind pe toţi cei din jur, dar înzestrat cu o inimă de aur, apropiat de matelot, într-un cuvînt un ins fermecător. Pentru oamenii cărora le era idol nu avea nici o importanţă faptul că nu condusese

personal nici una dintre operaţiile de seamă ale războiului; ca şi în trecut: „cei mai mulţi nici nu-l văzuseră, nu ştiau aproape nimic despre el, habar nu aveau ce forţe navale comandase, nici ce victorii repurtase”. Cei care îl văzuseră, fuseseră cuceriţi pe loc, deveniseră propagandiştii săi neobosiţi; era de ajuns. Ca şi în trecut, Halsey însemna pentru echipaje omul care avea să conducă flota americană pînă la Tokio. Este deci foarte probabil că, cel puţin într-o anume măsură, comandamentul superior împărtăşea şi el convingerea aceasta, de vreme ce Halsey se pomenea cu comanda celui mai mare corp de luptă american. Într-adevăr, comandamentul superior îşi spunea că venise timpul să ia cu asalt şi ultimele poziţii japoneze, Japonia însăşi. Şi, odată pregătite toate, el hotărîse: mult mai mult decît Spruance, „maşina omenească”, socotit însă de unii lipsit de agresivitate, Halsey „Taurul” era acum omul situaţiei.

Se plictisise în biroul său. A obţinut de la Nimitz libertatea de a se mişca pentru a-şi constitui o flotă uriaşă, iar temperamentul său s-a manifestat pe dată, în însăşi articularea acelei armade. A împărţit-o în trei părţi: o „Forţă expediţionară”, destinată cuceririi obiectivelor (escortarea şi apărarea transportoarelor, sprijinul debarcărilor); o „Forţă de zonă înaintată”, a cărei misiune era să o susţină permanent pe prima; şi, în sfîrşit, o a treia forţă, plasată direct sub ordinele sale: aceasta, modest intitulată „Forţă de acoperire”, reunea cele mai bune cuirasate, aproape toate portavioanele cu siguranţa lor apropiată, pe scurt, esenţialul puterii de atac. Misiunea acestei „Forţe de acoperire”, denumită şi gruparea operaţională 30, era definită după cum urmează: „Să fie folosită orice ocazie ce se oferă ori se creează pentru a distruge cea mai mare parte a flotei inamice”. Halsey găsea mijlocul să-şi atribuie personal singura misiune care l-a interesat vreodată: o adevărată muncă de corsar, dar, de data aceasta, cu mijloace uriaşe.

Prima operaţie întreprinsă a fost cucerirea insulelor Palaus (sau Palaos), care s-a desfăşurat între 6 şi 23

septembrie. Puţine sînt de spus despre cucerirea aceasta, în ciuda marilor cantităţi de mijloace de luptă puse în acţiune – sau poate tocmai din această pricină. Puţine de spus are istoricul. Dar este în afara oricărei îndoieli faptul că mulţi dintre combatanţii debarcaţi pe atolurile acelea au trăit clipe neînchipuit de dramatice. Garnizoanele japoneze, lipsite de apărare aeriană (insulele Palaus fuseseră bombardate vreme de luni şi ani) puţin sau deloc alimentate, şi-au susţinut pretutindeni şi cu acelaşi curaj deznădăjduitele lor lupte. Anumite poziţii nu au fost cucerite decît cu preţul unor aprige eforturi, ca de pildă Peliliu, atacată la 7 septembrie, unde luptele au continuat pînă la sfîrşitul lui noiembrie. Dar „armada" nu staţiona tot timpul în faţa insulelor. Ea sosea, începea bombardamentele prealabile, iar debarcarea era întreprinsă potrivit unui proces desfăşurător ce atingea cel mai înalt grad cu putinţă. De îndată ce trupele puneau piciorul pe pămînt, de îndată ce era bine consolidat capul de pod, erau lăsate la faţa locului cîteva portavioane de escortă, pentru a asigura „sprijinul" aerian, iar „armada" naviga spre o altă poziţie japoneză. Ultima cucerire a fost Ulithi, atol situat între Peliliu şi Guam. Ulithi a fost bombardat şi pisat cu tunul două zile; apoi dragoarele au deschis drum transportoarelor, care au lăsat la apă tot ceea ce trebuia pentru debarcare. Trupele au sosit în aceeaşi clipă pe plajele celor cinci insule ale atolului. „Nu se afla acolo nici un japonez, iar băştinaşii erau proamericani".

După cucerirea insulelor Palaus, Filipinele deveneau obiectivul imediat următor.

„Filipinele: arhipelag din Malaiezia, în Marea Chinei. Aparţine Statelor Unite încă de la războiul hispano-american din 1898. Climă umedă şi caldă. Cafea, orez, mirodenii, zahăr de trestie, tutun, cînepă, fier, cauciuc. Vulcani, dese cutremure de pămînt. Insule principale: Luzon, Mindanao. Capitala: Manila." Ce să mai adăugăm la extrasul acesta din dicţionar spre a reaminti, în cîteva cuvinte doar, forma şi culoarea insulelor în care Magellan a

trăit certitudinea că pămîntul este rotund şi unde, la puţină vreme după aceea, şi-a aflat moartea ? Luzon, Mindanao, Panay, Palawan, Leyte, Samar, Cebou, Negros, Bohol, Mindoro; nu numai aceste cîteva insule, dar mai mult de şapte mii de insule sau insuliţe; 1 800 kilometri, adică distanţa de la Marsilia pînă la coasta nordică extremă a Scoţiei, sau cea de la Hamburg la Moscova. Suprafaţa insulei Mindanao egalează întrucîtva pe cea a celor nouă Insule britanice. Populaţia: 13 milioane locuitori. Chiar înainte de război, Manila număra 360 000 de suflete. Cinematograful ne-a înfăţişat uneori fiiipinezi: oameni mai degrabă scunzi, cu chip smead, mişcîndu-se şi circulînd cu tramvaiele sau cu maşinile pe străzi forfotitoare, manifestînd la mitinguri politice; sau siluete fugare prin junglă, aproape sălbatici. Iar pe decorul acesta foarte exotic, umbra proteguitoare a flamurei înstelate.[1]

Dar, în septembrie 1944, americanii vroiau să recucerească Filipinele, deoarece se aflau în stăpînire japoneză. Că au căzut în mîinile japonezilor, nu e lucru de mirare, dacă ne aruncăm o privire pe planisfera Pacificului. De la Manila la San Francisco, 11 500 kilometri; de la Manila la Yokohama, 3 250 kilometri. Fluxul japonez se revărsase cu uşurinţă peste protectoratul acesta despărţit de metropola sa prin aproape o treime din lungimea ocolului pămîntesc. Revărsarea aceasta lăsase americanilor o amintire cît se poate de vie. În faţa invadatorului galben, fuseseră nevoiţi nu numai să capituleze, dar să se şi retragă. Generalul Wainwright s-a aşezat pesemne la o masă în faţa generalilor niponi şi a semnat, în timp ce era coborît pavilionul american de pe insula Corregidor. Neplăcute imagini. Dar, în acelaşi timp, amintirea rezistenţei eroice a trupelor lui MacArthur în peninsula Bataan, apoi în insuliţa fortificată, dăinuia ca o temă eroică fundamentală. Înainte ca această ultimă redută să se dea învinsă, MacArthur primise de la Roosevelt ordinul de a se retrage. Un submarin american venise două nopţi de-a

[1] Filipinele au obţinut independenţa în 1946, devenind republică (n.t.)

rîndul să îmbarce aurul din Filipine, apoi MacArthur părăsise insula Corregidor cu o vedetă, strigînd: „O să mă reîntorc”.

Acum, toate denumirile acestea redeveneau numele unor obiective apropiate. Totuşi, planul metodic de recucerire s-a întins pe mai multe luni; coastele arhipelagului filipinez sînt decupate, ele formează şenale interioare uşor de minat şi de apărat; pe deasupra, se ştia că japonezii amenajaseră şaptezeci de aerodromuri pe insulele principale. Pentru început, avea să fie ocupat atolul Yap; apoi insula Talaoer, situată la 170 mile sud de Mindanao; din punctul acela aveau să se lanseze trupele lui MacArthur, punînd piciorul pe coasta meridională a insulei Mindanao. Prin salturi ori înaintare obişnuită aveau să fie atinse alte poziţii strategice. Debarcarea cea mai importantă, care urma să aibă loc în golful Leyte, în chiar inima arhipelagului, era prevăzută pentru 20 decembrie. După ce luă la cunoştinţă respectivul program, Halsey trecu la executarea lui. În ziua de 8 septembrie, avioanele grupării operaţionale au început să bombardeze aerodromurile din Mindanao. Şi iată că intervine aici o bruscă accelerare a ritmului înaintării. Explicaţia este următoarea:

În primul rînd, aviatorii nu au întîlnit deasupra insulei Mindanao decît o foarte slabă rezistenţă aeriană. În al doilea rînd, un pilot din gruparea operaţională 38, silit să aterizeze, şi care îşi putuse repara avionul, s-a înapoiat cu informaţii nespus de interesante. Patrioţii filipinezi îl ajutaseră să-şi dreagă avionul; „rezistenţii” aceia păreau să aibă o formă de organizare superioară; ei furnizau asupra sistemului de apărare japonez din arhipelag informaţii precise care întăreau constatările aviatorilor: japonezii aveau acolo avioane puţine; şi apoi garnizoanele japoneze erau prea firave ca număr, spre a putea ţine sub control teritoriul acesta mare, a cărui populaţie le devenea tot mai ostilă. Nu pentru prima oară primea comandamentul american informaţii asupra situaţiei din interiorul Filipinelor. Unii ofiţeri rămaşi acolo după capitulare, ascunşi sau aduşi cu submarinul, încurajau mişcarea de rezistenţă şi

conduceau propriu-zis guerila; de la o vreme, rapoartele lor se dovedeau optimiste. Chiar prea optimiste, socotise comandamentul. În timp ce asculta relatările aviatorului de care s-a pomenit mai sus, amiralul Halsey privea, de pe puntea cuirasatului-amiral, înălţimile cele verzi ale Cebou-ului (între timp, gruparea operaţională ataca alte insule) ce se decupau clar pe cerul albastru. Văzute astfel, dinspre mare, pămînturile acestea păreau, într-adevăr lipsite de apărare. Dar dacă, într-adevăr, erau lipsite ? Aviatorul istorisea cum filipinezii îi arătaseră dreptunghiuri de hîrtie în care fusese învelită ciocolată americană adusă cu submarinul şi păstrată cu sfinţenie; pe hîrtia aceea se putea citi fraza devenită *slogan*: „Mă voi întoarce. MacArthur”. Oare iarăşi avea să se piardă timp prin reînceperea, la o scară imensă, a demonstraţiei aproape ridicole de la Ulithi ? Halsey chemă pe unul dintre ofiţerii săi şi îl puse să redacteze o telegramă. Acelaşi text pentru Nimitz la Pearl Harbor şi pentru MacArthur în Noua Guinee. Halsey le împărtăşea cele aflate. „Să nu pierdem timpul. Să debarcăm la Leyte cît mai repede”. După ce a schimbat unele mesaje cu MacArthur, Nimitz a chemat la telefon, de la Pearl Harbor, pe şeful „statului major combinat”. Personajul acesta important asista la o recepţie ce se dădea într-un castel în cealaltă parte a lumii, în Canada. Şi-a cerut scuze de la stăpîna casei, a luat receptorul şi, după cinci minute, a spus: „De acord”. Data marelui eveniment: 20 octombrie.

Tactica lui Halsey era următoarea: să-l uluiască pe adversar, să-l neliniştească în privinţa locului în care avea să fie dată lovitura hotărîtoare. A fost bombardată Manila. Şi iarăşi tone de exploziv au ţăndărit totul şi au semănat foc peste Cavite, între timp reconstruit, peste Corregidor, unde vegetaţia pansase vechile răni. Bazele şi porturile învecinate au fost măturate de rafalele trimise de avioane. Apoi gruparea operaţională s-a năpustit spre nord, pînă în insulele Okinawa. Şi din nou în sud asupra Luzon-ului. Efectul de uluire fusese dobîndit. Surprinşi de fiecare dată, japonezii reacţionau slab. În zilele de 12 şi 13 octombrie a

fost atacată insula Formosa. Totul a luat atunci altă faţă.

Falezele coastei răsăritene ale Formosei sunt cele mai înalte şi mai abrupte din întreaga lume; pereţii lor se sumeţesc pînă la 1 800 metri deasupra nivelului mării. În clipa în care aviatorii americani îi zăriră tăind orizontul, roiuri de apărători japonezi înţesaseră cerul. Peste o mie de avioane japoneze; opt sute au fost doborîte. Douăzeci şi şase de nave japoneze au coborît în abisurile oceanului. Americanii au pierdut 89 de avioane. Pentru întîia oară, după îndelungă vreme, marinarii Flotei a treia au putut vedea iarăşi avioane inamice şi bulgări negri de fum deasupra navelor lor. Deşi nu mai vedeau acum decît o mică parte din avioanele angajate în luptă. Ochiul tot mai necruţător al radarului detecta de la distanţă roiurile inamice; cele mai mari bătălii aeriene se desfăşurau departe de nave, iar acestea nu erau atacate decît de către cîţiva piloţi, cei mai cutezători sau cei mai fericiţi, ce se strecuraseră prin vălmăşagul încăierării. Două crucişătoare au fost destul de serios avariate, pentru a trebui să fie remorcate. Halsey a lăsat în spatele său un grup tactic spre a acoperi reîntoarcerea betegiţilor, în timp ce, cu grosul flotei, se năpustea din nou spre Filipine. A doua zi, posturile de radio japoneze vesteau omenirea că flota americană din Pacific fusese strivită, aproape nimicită. Rapoartele piloţilor japonezi care, de bună credinţă, socotiseră cele două crucişătoare şi grupul tactic lăsate în urmă drept „rămăşiţe ale escadrei americane” s-au dovedit a fi, de fapt, pricina acestei colosale erori. Rapoartele au fost exploatate fără a mai fi verificate şi fără prudenţă de către o propagandă doritoare să răspîndească, în sfîrşit, o veste bună. Împăratul, inspiratorul şi cauza tuturor victoriilor a fost felicitat în şedinţă solemnă de chiar Cabinetul său. Peste patruzeci şi opt de ore avea să se vadă realitatea. Smintiţii care compromiseseră pînă şi autoritatea supremă au fost luaţi la întrebări şi astfel a început cercetarea celor ce se făceau responsabili de situaţia creată. Cel mai limpede rezultat al gafei a fost hotărîrea de a scoate cu orice preţ flota, pentru a salva onoarea şi pentru a dobîndi, de mai era

cu putinţă, victoria prematur anunţată.

Cînd naviga în formaţie normală, „armada” lui Halsey acoperea o suprafaţă maritimă de 80 kilometri lungime pe 18 lăţime. După cum am mai spus, era denumită, în general, Flota a treia. Spre a putea cuceri Filipinele, forţa aceasta trebuia să colaboreze cu Flota a şaptea, aşezată sub ordinele lui Kinkaid. Aceasta cuprindea 8 cuirasate vechi, 5 crucişătoare grele, 6 crucişătoare uşoare, 18 portavioane de escortă, 86 distrugătoare, 25 escortoare, 11 fregate. Misiunea ei exactă era să acopere debarcarea pe plajele golfului Leyte. Halsey trebuia să sprijine şi acopere Flota a şaptea, trebuia să distrugă orice forţă navală inamică ce ameninţa Filipinele – şi chiar dacă nu ar fi atacat-o, să o întîlnească sau să o detecteze. La 17 octombrie Halsey i-a telegrafiat lui Nimitz, spre a se plînge că misiunea sa numărul unu (acoperirea Flotei a şaptea) nu-i lăsa destulă libertate de mişcare. Nimitz a răspuns că regretă, dar că ordinele nu pot fi schimbate: trebuia acoperită, mai întîi, Flota a şaptea.

Debarcarea pe plajele de la Leyte a avut loc la 20 octombrie, după obişnuita pregătire prealabilă şi fără nici o dificultate. A fost distrus un singur L.C.I. (*landing craft infantry*, şalandă de debarcare pentru infanterie). Privelişte a miilor de nave adunate acolo amintea mai degrabă o uriaşă migraţie umană decît o operaţie militară, de n-ar fi fost flăcările şi fumul ce se ridica de pe ţărmuri, unde încă mai trăgeau cîteva mortiere japoneze. La cinci ore după debarcarea valului de asalt numărul unu, MacArthur a pus piciorul pe plaja Tacoblan. El s-a îndreptat imediat spre microfonul instalat pe nisip de către Corpul de transmisiuni: „*This is the voice of freedom, General MacArthur speaking*... Aici este vocea libertăţii, vă vorbeşte generalul MacArthur. Popor al Filipinelor, m-am reîntors. Prin graţia lui Dumnezeu atotputernicul, forţele noastre au pus din nou piciorul pe pămîntul filipinez, consfinţit de cele două popoare ale noastre. Uniţi-vă cu mine ! Fie ca neînfrîntul spirit dovedit la Bataam şi Corregidor să ne

îndrume ! Fie ca inimile să nu ştie ce-i frica, fie ca tot braţul să se oţelească ! Dumnezeu păşeşte în fruntea noastră şi ne arată calea... Răspundeţi apelului său, mergeţi cu toţii către Sfîntul Caliciu, întru victoria Dreptăţii.” Este uşor de înţeles, populaţiile filipineze erau credincioase. Între timp aviaţia americană continua să bombardeze împrejurimile. La sfîrşitul zilei Z plus una, debarcaseră 124 000 de soldaţi. Pierderile americane se soldaseră cu 75 de oameni.

În zorii zilei Z plus două, adică la 22 octombrie, amiralul Kinkaid a primit un mesaj emis de submarinul *Darter*, care, dimpreună cu *Dage*, făcea de gardă la vest de Filipine, la intrarea în strîmtoarea Palawan. *Darter* semnala prezenţa a trei crucişătoare japoneze. În noaptea de la 22 spre 23, *Darter* şi *Dage* au trimis un nou mesaj: o formaţie, cuprinzînd mai multe nave mari, probabil cuirasate, venind dinspre sud-vest, se îndrepta spre strîmtoare.

Cea de a doua bătălie a Filipinelor, denumită îndeobşte bătălia de la Leyte, a cărei desfăşurare o vom vedea îndată, avea să dureze două zile. Prin marele număr de nave angajate de o parte şi de alta ea reprezintă cea mai mare bătălie navală a timpurilor moderne. Oricum, dată fiind evoluţia tehnicii, nu este cu putinţă ca numele ei să rămînă în istorie drept cel al ultimei mari bătălii navale. În privinţa descrierii acestui eveniment istoric, două sînt soluţiile ce ni se oferă. În primul rînd, să o povestim *integral*, adică pornind de la concepţia strategică, fără a omite nimic din desfăşurarea ei tactică; aceasta ar însemna să-i consacrăm un volum serios, unul nou, căci mai multe cărţi au şi fost scrise despre ea. În afară de inconvenientul cantitativ, ar mai exista şi posibilitatea ca o asemenea lucrare să nu fie definitivă. O comparaţie între primele istorisiri ale bătăliei de la Leyte cu ultimele trezeşte multă uimire, tocmai prin deosebirile de vederi în privinţa concluziilor şi chiar a faptelor expuse. Primele miroseau a propagandă. Ultimele, potrivit însăşi părerii autorilor lor, mai prezentau lacune; în bătălia aceasta s-au scufundat nave uriaşe, cu documentele şi statele lor majore, iar pierderile acestea vor face multă vreme imposibilă reconstituirea exactă a anumitor

episoade. Una dintre cele mai bune lucrări istorice rămîne cea a lui C.V. Woodwart: *The battle for Leyte Gulf*; este obiectivă şi ţine seama de punctul de vedere japonez, relevat în parte de interogatoriile luate amiralilor şi ofiţerilor împăratului. În ce ne priveşte, nu dorim să-i urmărim exegeza. A doua soluţie care ni se oferă este următoarea: să descriem bătălia de la Leyte aşa cum au văzut-o marinarii de pe portavionul *Enterprise*. În cazul acesta, cîtă monotonie şi ce viziune fragmentată ! Marea, timpul care trece, la orizont un ţărm mai înalt, povîrnit, de care te apropii pînă ce-i desluşeşti vegetaţia luxuriantă, de care apoi te îndepărtezi şi din nou doar marea, cerul golit de avioane inamice, rutina decolărilor şi a apuntărilor... Viziunea aviatorilor de pe *Enterprise*, poate nu atît de monotonă, s-ar dovedi doar cu puţin mai nefragmentată. O asemenea juxtapunere, în care să fie deci alăturate acţiunile aviatorilor şi cele ale marinarilor, s-ar dovedi – psihologic şi istoric – inexactă. Într-adevăr, în timp ce pe cîmpul de la Waterloo Fabrice del Dongo nu cunoştea din toată desfăşurarea bătăliei decît ceea ce se petrecea direct sub ochii săi, şi deci nu pricepea nimic, la Leyte informarea marinarilor şi a aviatorilor portavionului *Enterprise* nu se mărginea la ceea ce vedeau. Radioul a îngăduit de multe ori oamenilor să asiste la angajările avioanelor proprii ale navei şi chiar la ale altor nave; într-o anume măsură ei au fost ţinuţi la curent cu desfăşurarea generală a bătăliei de către ofiţerii cu informaţiile, ce vorbeau la difuzoare. Într-un cuvînt, deci, nu este cu neputinţă reconstituirea bătăliei de la Leyte, reconstituire care să ne dea o privire de ansamblu, şi care să nu se deosebească cu nimic de adevărata bătălie trăită şi cunoscută de către oamenii navei *Enterprise*. Trebuie să înţelegem odată pentru totdeauna că atîta vreme cît un eveniment nu prezintă un caracter monolit şi elementar, istoria lui nu înseamnă decît o reconstituire aproximativă, că orice mărturie este discutabilă. În ce mă priveşte, cad pe gînduri ori de cîte ori descopăr aerul tacticos, măsurat, cu care anumiţi istorici, militari sau nu, ignoră simultaneitatea evenimentelor,

suprapun episoade ce nu se pot împăca între ele; de asemenea, cînd constat dezinvoltura superioară cu care trec sub tăcere amănuntele (sau chiar faptele importante), rămase nelimpezi ori inexplicabile. Trebuie să mărturisesc că analizarea critică a mărturiilor şi a documentelor m-a costat mult mai multe ceasuri de împovărătoare scrupule şi ore de insomnie decît oricare altă creaţie. Aşadar – întorcîndu-ne la bătălia de la Leyte – să ne mulţumim cu *faptele mari* şi *sigure*, iar cînd va fi cu putinţă le vom ilustra cu elemente izvorîte din înseşi istorisirile martorilor oculari. Ce importanţă are dacă relatarea noastră se va asemăna puţin cu o „pozã" de pe vremuri. Un amănunt: din cînd în cînd va fi nevoie (voi face în aşa fel, încît lucrul să se întîmple cît mai puţin) să ne aruncăm ochii pe hartă.

Cele două submarine americane, care în noaptea de la 23 spre 24 octombrie semnalaseră prezenţa unor nave de război japoneze la gura strîmtorii Palawan, au păstrat legătura. Ele au urmat formaţia inamică sau mai bine zis au precedat-o, aproape deasupra apei, una cu noaptea, la cîţiva metri distanţă unul de celălalt. De la o „cadă" la alta, cei doi comandanţi îşi puteau vorbi. Se sfătuiră în vederea unui atac. Puţin înainte de ivirea zorilor, submarinele intrară în imersiune şi se apropiară de inamic. Aplecaţi asupra hidrolocatoarelor lor, cei doi comandanţi vedeau cum cresc ţintele. Puternicele nave navigau pe două şiruri de linie, escortate de nave mai mici. La ora 5,32 *Darter* îşi lansă cele şase torpile din faţă: în timp ce ele îşi străbăteau traiectul, submarinul făcu stînga împrejur şi le lansă pe cele patru din spate. Prima jerbă atinse în clipa aceea chiar nava din capul formaţiei japoneze. În periscopul său, comandantul văzu trombele a cinci explozii. Nava japoneză, care ocupa aproape tot cîmpul lunetei, se învălui într-un fum negru, din care ţîşneau fulgere portocalii. Şi începu să se scufunde cu prova, în timp ce a doua navă de linie – obiectivul celei de a doua jerbe a *Darter*-ului – era cutremurată de patru explozii. A mai rămîne pe loc, în calitate de spectator, ar fi fost o nebunie; *Darter* intră profund în imersiune. Trimisese la fundul oceanului crucişătorul greu *Atago* şi avariase grav

un alt crucişător greu, *Takano*. Peste cîteva minute, *Dace* operă în acelaşi fel, scufundînd crucişătorul greu *Maya*. Cîteva clipe bune cele două submarine au mai rămas nemişcate în adîncurile apelor, în timp ce la suprafaţă foşneau elicele torpiloarelor, iar explozia grenadelor frămînta noianul apelor. Au scăpat nevătămaţi. *Atago*, nava scufundată de *Darter*, purta însemnul amiralului Kurita, comandantul şef al acestei escadre venite de la Singapore. Kurita a fost salvat de un distrugător; şi alţi cîţiva odată cu el. Dar majoritatea echipajelor, mai cu seamă jumătate din serviciul de transmisiuni al statului major, îşi aflaseră moartea în valuri. Pierderea aceasta avea să stăvilească cifrarea şi descifrarea mesajelor, cîntărind greu în sorţii bătăliei.

În cursul zilei de 23, Flota a treia şi-a întîlnit petrolierele în largul Filipinelor, la aproximativ 280 mile nord-est de insula Samar. Portavioanele îşi umplură enormele rezervoare. Erau vreo 12 la număr, plus 6 cuirasate rapide, aproximativ zece crucişătoare şi cam cincizeci de distrugătoare. Apropierea inamicului putea fi privită fără spaimă, cu atît mai mult cu cît apropiata acoperire a debarcării de la Leyte era asigurată de Flota a şaptea a lui Kinkaid, amintită mai sus. În acelaşi timp, un alt grup tactic, alcătuit din 5 portavioane escortate, comandat de viceamiralul Mac Cain, era pe punctul de a se îndepărta de Filipine, pornind spre baza din Ulithi (Pacificul Central), unde echipajele aveau să se mai odihnească puţin. În ajunul unei mari bătălii, asemenea spectacol putea naşte într-adevăr uimire. Iată ce s-a întîmplat. Către jumătatea lui octombrie, Mitscher – mare comandant al portavioanelor şi aspru veghetor la toate cele (avea să se stingă în 1947, pare-se din pricina surmenajului supraomenesc din vremea războiului) – băgase de seamă că oamenii dădeau semne de oboseală: „De trei sute de zile, zece mii de marinari de-ai mei nu au mai coborît de pe punţile navelor lor. Nici o escadră nu a avut de făcut vreodată un efort atît de prelungit”. Aşadar, s-a luat hotărîrea ca navele să fie trimise în repaos, prin rotaţie. Cînd a sosit vestea că

escadra japoneză se apropie, gruparea operativă a lui Mac Cain se şi afla în drum spre Ulithi, mult prea departe pentru a mai putea fi rechemată în timp util. Şi apoi, balanţa forţelor nu era de fel neliniştitoare. După ce s-a încheiat realimentarea cu păcură, Halsey a ordonat reîntoarcerea în Filipine. Flota a treia a fost scindată în trei grupuri tactice, ale cărei diviziuni s-au dispersat în zorii zilei de 24, pe mai mult de 200 mile, astfel încît să formeze un soi de greblă uriaşă cu direcţia sud-vest. Departe, în faţă, escadrilele desfăşurate în evantai scormoneau cerul. Vizibilitatea era excelentă. Pe marea intens albastră, insulele tropicale apăreau de sus asemenea unor strălucitoare nestemate. La 7,46 un pilot de pe *Intrepid*, care zbura la 3 000 de metri, a reperat pe radarul său o escadră inamică. Peste cîteva minute, a văzut-o cu ochii săi. Forţa aceasta navală era aceeaşi cu cea semnalată şi atacată înainte de către submarinele *Darter* şi *Dace*. Ea se alcătuia din 5 cuirasate, 8 crucişătoare grele, 2 crucişătoare uşoare, 13 distrugătoare. Două dintre cuirasate erau *Yamato* şi *Musashi*, a cîte 63 000 tone fiecare. Adversarii lor americani cei mai puternici deplasau fiecare cîte 45 000 de tone. Nici o navă de linie, comparabilă cu *Yamato* sau *Musashi*, nu mai fusese văzută pe apa mărilor. Cea mai deplină taină învăluise construirea şi probele acestor doi coloşi. Se pare că artileria lor principală era formată din 9 tunuri a 450 mm. Astfel de nave erau în stare să-l angajeze pe adversar într-o bătălie cu tunul, menţinîndu-se totodată la distanţă. După o socoteală oarecare, escadra aceasta japoneză (provenind de la Singapore şi avînd drept comandant pe amiralul Kurita) avea să ajungă – de nu avea să fie oprită în drum – în vecinătatea bazei Leyte, în zorii zilei de 25. Lui Halsey nu-i plăcea să-i iasă în întîmpinare printre braţele mărilor interioare, minate şi lesne apărate de aviaţia japoneză care îşi avea baza pe uscat. În afară de aceasta, Serviciul de Informaţii al S.U.A. anunţase intervenţia probabilă a unei alte escadre japoneze ce cuprindea portavioane şi care ridicase ancora la Formosa, sub ordinele amiralului Ozawa, trebuind să sosească prin nordul

Filipinelor. Pentru acest al doilea motiv, Halsey detesta şi mai mult o angajare între braţele unor mări interioare. Se hotărî să-l oprească pe inamic (escadra Kurita) prin masive raiduri aeriene. Ceea ce trebuie reţinut din toate acestea este simplu şi limpede: Halsey, care se găsea la răsărit de Filipine, afla că escadra lui Kurita, venind din vestul Filipinelor pătrundea în apele interioare şi îşi trimitea avioanele împotriva ei. În acelaşi timp, el telegrafia grupului tactic al lui Mac Cain, care se îndrepta spre încîntările din Ulithi, să facă stînga împrejur, pentru a veni să participe la bătălie.

Să ne închipuim că ne aflăm într-unul din avioanele Flotei a treia sau, şi mai bine încă, într-un balon himeric ce pluteşte la o foarte mare înălţime pe deasupra Filipinelor. Iată sumarul evenimentelor la care vom asista în ce priveşte ziua de 24: avioanele Flotei a treia se aflau pe punctul de a ataca, în mai multe reprize, escadra lui Kurita: avioane ale *Enterprise*-ului aveau să repereze şi să atace, tot în apele filipineze interioare, dar mult la sud de forţele lui Kurita, o a doua escadră japoneză, în drum spre Leyte, ca şi prima: în sfîrşit, în timpul acestor atacuri, unele portavioane americane aveau să fie ele însele atacate de aviaţia japoneză; un anume număr dintre atacatori aveau să fie recunoscute drept avioane de pe portavioane, iar Halsey avea să afle astfel că a treia escadră inamică aşteptată, cea a lui Ozawa, ce trebuia să sosească dinspre nord, se apropia. Iată şi cîteva amănunte.

Atacatorii americani înaintau într-un cer pustiu. Nici un avion care să apere navele lui Kurita. Dar barajul antiaerian a izbucnit în jerbe de foc şi mai grozave decît cele văzute în prima bătălie pentru Filipine. Fiecare cuirasat poseda, în afară de tunuri, 120 de mitraliere a 25 de milimetri; fiecare crucişător, 90; fiecare distrugător, 40. Sub plafonul acela de fier şi foc, forţa navală a lui Kurita se îndrepta spre Leyte. Primul atac a lăsat-o nepăsătoare; era aproape imposibil să-ţi dai seama de roadele loviturilor. Cel de al doilea val a obţinut rezultate ceva mai bune, căci a atins unul dintre cei

doi mastodonţi, precum şi alte nave. Valul al treilea cuprindea 60 avioane de vînătoare, 32 avioane-torpiloare, 20 bombardiere în picaj. În urma atacului s-a putut vedea cum una dintre cele două nave *Yamato* îşi încetinise înaintarea, iar prova începea să i se scufunde. După al patrulea raid, Mitscher i-a semnalat lui Halsey faptul că unul dintre cele două crucişătoare mari, precum şi două crucişătoare grele „puteau fi socotite grav avariate”. După al cincilea, crucişătorul cel mare „putea fi socotit ca şi scufundat”; un altul, mai puţin uriaş, se preschimbase într-o pălălaie; şi apoi, escadra lui Kurita se îndrepta spre vest, prin urmare bătea în retragere. Ultimul val ajunse deasupra obiectivului la ora 16. Japonezii îşi vedeau de drum spre vest. După acest ultim atac, Halsey i-a telegrafiat lui Nimitz şi lui MacArthur, arătînd că raidurile efectuate în timpul acelei zile se dovediseră nespus de rodnice; fusese scufundat un cuirasat de 63 000 de tone, un altul ardea, două suferiseră mari avarii, trei crucişătoare de asemenea, iar un al patrulea crucişător se scufundase şi el; pe scurt, escadra lui Kurita încetase să mai fie atît de înfricoşătoare.

Escadra meridională, descoperită şi atacată de o patrulă a *Enterprise*-ului, cuprindea două cuirasate, un crucişător greu şi patru torpiloare. Era forţa amiralului Nishimura, venind – ca şi prima – de la Singapore, cu misiunea de a face diversiune. Atacul american nu i-a pricinuit decît avarii uşoare, astfel că ea şi-a urmat drumul.

Primul dintre atacurile aeriene japoneze, susţinut de avioane cu baze terestre, a început către ora opt şi a durat două ceasuri. El a avut drept obiectiv în special grupul tactic 38,3 – cel mai de nord din dispozitivul lui Halsey. (*Enterprise* făcea parte din grupul 38.4, care opera la sud.) Atacatorii erau numeroşi – între 150, 200. Mulţumită radarului, cei mai mulţi au putut fi interceptaţi la mare distanţă de către portavioanele care, în timpul acţiunii, au rămas la adăpostul unor nori joşi şi grei şi al unei perdele de ploaie din care nu ieşeau decît pentru a-şi lansa ori primi avioanele. Unul dintre ele, *Princeton*, a fost totuşi lovit de o bombă, la sfîrşitul atacului.

Al doilea atac, îndreptat împotriva aceluiaşi grup 38,3 a avut loc către ora 13. De data aceasta vînătorii americani dăduseră greş cu interceptarea, iar luptele s-au desfăşurat deasupra şi în jurul portavioanelor. Nici unul nu a suferit avarii serioase. În timpul acestui atac, au putut fi observate în rîndurile atacatorilor numeroase avioane de tip „purtate”. În cursul celor două atacuri au fost doborîte aproape 200 de avioane japoneze. Grupul 38,3 a pierdut zece avioane.

Bomba care a lovit portavionul uşor *Princeton*, către ora 9 dimineaţa, a găurit puntea de zbor şi a explodat în antrepozitul hangarelor, aprinzînd rezervoarele de benzină ale celor şase avioane-torpiloare parcate acolo, cu torpilele prinse sub aripi. Echipele de intervenţie s-au aruncat în fumul negru şi, pe dată, a şi fost auzit foşnetul jeturilor ce ţîşneau din extinctoare. În mod normal, un asemenea incendiu ar fi trebuit să fie repede „stăpînit”. Comandantul *Princeton*-ului socotea că-şi va putea menţine totuşi locul în formaţie. Dar se întîmplă uneori că focul să nu se vrea învins, iar inamicul să fie şiret şi încăpăţînat. Înăbuşit în interpunte, incendiul de pe *Princeton* se prelingea răutăcios în sumedenie de alte locuri. Avioanele aflate pe puntea de decolare fură trimise pe mare. *Princeton* părăsi formaţia. Din străfundurile navei se auzeau răsunînd explozii înăbuşite. La 10,02 o explozie despică în două puntea de zbor, azvîrlind în aer platoul ascensorului de la pupa şi, odată cu el, numeroşi marinari. Astfel, oamenii de pe celelalte nave asistară la un spectacol aproape uitat: portavionul stopat pe mare, purtînd o coloană de fum negru de 300 metri înălţime, şi distrugătoarele salvatoare alergînd spre el. La 10,50 comandantul navei *Princeton* ordonă evacuarea răniţilor. Distrugătorul *Irwin* acostase la prova portavionului. Hula marină se izbea de uriaşa navă, frîngîndu-i suprastructurile; după ce, cu chiu cu vai, răniţii au fost transbordaţi, distrugătorul s-a îndepărtat. Alte trei distrugătoare s-au apropiat, stropind cu apă *Princeton*-ul, ca nişte adevăraţi pompieri. Incendiul părea să scadă. În timp ce restul grupului tactic se îndepărta, crucişătorul

Birmingham se apropie la rîndu-i şi chiar acostă, punînd în funcţiune patrusprezece furtunuri mari. Marea se învîlvora din nou, iar navele se ciocneau ca nişte berbeci; două tunuri de 120 ale crucişătorului au fost smulse de pe platforma lor, ca nişte jucării; noi incendii la prova portavionului, din care cauză *Birmingham* a fost nevoit să se depărteze puţin. Un alt distrugător, *Morrison*, care voise să acosteze la rîndul său, pentru a trece la bordul *Princeton*-ului o grupă de intervenţie, îşi prinse ca într-o menghină suprastructurile între cele două coşuri proeminente ale portavionului, astfel că mai mult de o oră se văzu prizonier, lipit de masa enormă a navei, săltat, lovit, supus distrugerii. În acelaşi timp, o navă din siguranţa imediată semnală apropierea unui submarin japonez – informaţie falsă, din fericire. Un talaz mai puternic smulse în sfîrşit pe nenorocitul *Morrison* din ucigătoarea strînsoare, proiectînd asupra lui un jeep şi un tractor. Cu puţin înainte de ora 15, comandantul navei *Princeton* estimă că incendiile ce-i pustiiseră punţile erau domolite, astfel că ceru să fie remorcat. *Birmingham* manevră pentru a da remorca. Doar vreo treizeci de metri îl despărţeau de portavion cînd, la 15,23, se produse o explozie asurzitoare: jumătate din pupa lui *Princeton* fusese de-a dreptul sfîrtecată. Peste *Birmingham* trecu o cumplită rafală de bucăţi mari de oţel, de schije, de bucăţi de torpile, de tuburi arse întregi. „Pînă la puntea principală, a scris comandantul crucişătorului, nava mea nu mai era decît un morman de cadavre. Două sute douăzeci şi nouă de oameni au fost ucişi pe loc, peste patru sute răniţi.” *Birmingham* era înţesat de trupuri ferfeniţite, oamenii alunecau în sînge. *Princeton*, care încă mai plutea, a fost scufundat mai tîrziu de două torpile. Pierderile sale se ridicau la 108 morţi sau dispăruţi şi 190 răniţi.

Escadra lui Ozawa a fost descoperită de avioanele de recunoaştere americane în a doua jumătate a după-amiezii. După audierea şi confruntarea părerilor emise de piloţi, Mitscher i-a semnalat lui Halsey faptul că forţa aceasta navală număra desigur 4 cuirasate sau crucişătoare grele, 2

portavioane, un portavion uşor, 8 crucişătoare, 9 distrugătoare.

Ajunşi la punctul acesta, interesul ni se va îndrepta spre alt punct. Trebuie să părăsim observatorul nostru aerian şi să ne îmbarcăm la bordul lui *New Jersey*, să pătrundem în încăperea în care amiralul Halsey, înconjurat de ofiţerii săi de stat major, se apleacă asupra hărţilor. A noastră va fi strategia, să nu se sperie nimeni ! Toate cele ce urmează sînt foarte simple. Ceea ce vom vedea reprezintă un comandant din timp de război, în exerciţiul celor mai înalte funcţii ale sale. Nu defilînd în faţa echipajelor „la front", sau vorbind la microfon, sau fotografiat în tovărăşia unor oameni de stat. Acesta ar fi decorul, accesoriile. Îl vom vedea pe şef în faţa unei „cumplite responsabilităţi", după propria-i expresie. Uneori sîntem înclinaţi să-i căinăm pe şefi. Cum ar fi însă cu putinţă ca onorurile să nu aibă şi revers ? Ar mai fi oare exercitarea funcţiei de comandă o plăcere atît de divină, dacă hotărîrile ce se cuvin a fi luate ar fi întotdeauna foarte limpezi?

În privinţa lui Halsey, seara lui 24 octombrie îi aducea următoarea situaţie. Se apropiau trei escadre japoneze: cea a lui Ozawa, venind dinspre nord, cea a lui Kurita, dinspre vest şi cea a lui Nishimura, dinspre sud. Ultima poate fi radiată cu creionul, întrucît Kinkaid (Flota a şaptea), care acoperea direct debarcarea de la Leyte, avea să-şi ia sarcina să o respingă sau să o distrugă, cu condiţia să-i fie singurul adversar. Rămîn celelalte două. Ce avea să decidă Halsey faţă de cei doi adversari ce veneau din direcţii diferite ? Iată primul său plan: să scoată din considerabila Flotă a treia gruparea operaţională 34 (4 cuirasate, 2 crucişătoare grele, 3 crucişătoare uşoare, 2 flotile de torpiloare) care avea să rămînă de pază la gura braţului maritim San Bernardino, spre a-l aştepta pe Kurita; iar el, Halsey, să se năpustească cu restul Flotei a treia spre nord, împotriva escadrei lui Ozawa. Halsey a redactat chiar un mesaj lung, în care îşi expunea subordonaţilor şi partenerilor, mai cu seamă lui Kinkaid, proiectul. Apoi,

planul fu dat deoparte. Să urmărim îndeaproape, fără a ne teme că ne vom plictisi, elaborarea hotărîrii lui Halsey. Hotărîrea aceasta avea să declanşeze drama. Să dăm pentru o clipă cuvîntul celui interesat: „Trei erau soluţiile ce mi se ofereau: a) să împart escadra în două, lăsînd gruparea operaţională 34 blocată la San Bernardino; b) să-mi menţin navele gata pentru intervenţie, concentrîndu-le în faţa strîmtorii; c) să abandonez supravegherea braţului maritim San Bernardino şi să-mi concentrez toate eforturile spre nord. Să atac doar cu portavioanele forţa aceasta din nord ar însemna să le angajez împotriva unui inamic mult prea puternic. Mai mult decît atît, lansarea grupării operaţionale 34 împotriva lui Kurita, fără sprijin aerian, ar putea expune cuirasatele unei contraofensive a întregii aviaţii japoneze de pe baze terestre. Soluţia aceasta a fost deci respinsă. A nu interveni împotriva escadrei lui Ozawa, însemna a pierde iniţiativa în operaţii; în plus, distrugerea portavioanelor japoneze s-ar fi putut dovedi utilă pentru restul războiului. Soluţia a doua a fost aşadar respinsă.”

Nu mai este nevoie să spunem cît de mult au cîntărit istoricii americani frazele acestea, cît le-au întors şi pe o faţă şi pe alta. În Franţa, nu cunoaştem, îndeobşte, decît două feluri de atitudini în faţa actelor unui comandant de bătălie: sudalma, total antimilitară (tot mai rară) şi supunerea; cel care critică pe comandantul cel mare calcă în picioare drapelul. Se pare că după încetarea ostilităţilor – în cursul cărora nu-şi făcuse loc decît literatura de propagandă, menită a susţine moralul – a început să domnească în Statele Unite o libertate de opinii cu adevărat sportivă. Iată deci, în esenţă, dacă nu chiar în adevăraţii termeni, principalele observaţii ale exegeţilor.

De ce scrie Halsey: „A *ataca doar cu portavioanele forţele navale din nord...*” Se exprimă de parcă nu ar fi avut decît 4 cuirasate, în timp ce el avea pe puţin 6 în acel moment la dispoziţie. Oare nu putea constitui, din ceea ce avea la îndemînă două forţe în stare să combată pe de o parte forţele reduse ale lui Kurita, pe de alta să intre în luptă cu cele din nord ? Potrivit informaţiilor, acestea

cuprindeau, este adevărat, patru cuirasate *sau* crucişătoare grele; dar Halsey dispunea de o strivitoare superioritate în portavioane: zece contra trei.

Halsey îşi asumă răspunderea. Este reţinută soluţia c: adică să fie abandonată supravegherea braţului maritim San Bernardino şi să se pornească spre nord. Aplecaţi asupra hărţilor, ofiţerii stat majorişti calculează că şi de s-ar găsi Kinkaid „stînjenit deocamdată" pentru că are de susţinut în acelaşi timp sau succesiv şi atacul lui Nishimura şi pe cel al lui Kurita, Flota a treia va putea sosi la vreme, spre a redresa situaţia. Hotărîrea este luată, ordinele date. Halsey îl avertizează pe Kinkaid că se îndreaptă spre nord „cu trei grupuri". „Perfect, îşi spune Kinkaid, gruparea operaţională 34, la care se referea Halsey în precedentul său mesaj rămîne deci în faţa braţului San Bernardino, spre a sta de pază. Totul merge bine."

La şaisprezece minute după ce ordinele sale au fost răspîndite, Halsey a primit, printr-un avion al navei *Independance*, un mesaj: forţa navală a lui Kurita fusese văzută între insulele Burias şi Masbate. Ofiţerii de stat major s-au aplecat atunci din nou asupra hărţilor. Nu numai că escadra japoneză nu bătuse în retragere, dar chiar înaintase către strîmtoarea San Bernardino, cu o viteză de 24 de noduri. Vestea era de necrezut. Nişte nave atît de avariate, ca cele ale lui Kurita, nu ar fi fost în stare să progreseze cu asemenea viteză. Nu se putea ţine seama de o ştire atît de neverosimilă. Oricum, Halsey trimise totuşi un mesaj lui Kinkaid: „elemente japoneze" au fost semnalate la cutare poziţie.

Flota a treia se îndrepta spre nord. La 23,04 un nou mesaj al avionului de pe *Independance*. Observatorul văzuse din nou escadra lui Kurita. Înainta mereu. Dar mesajul era ciuntit; numele locurilor semnalate de necitit. Nu se putea ţine seama de o ştire incompletă.

Peste o oră, aviatorul se înapoiase la nava lui, iar informaţia a fost completată şi confirmată. Kurita – mai multe cuirasate în linie de şir, unul lăsînd în urmă-i o dîră de păcură – se afla la doar patruzeci de mile de intrarea în

strîmtoarea San Bernardino. Misiunea numărul 1 a lui Halsey era să acopere Flota a şaptea. Să facă oare cale întoarsă sau pur şi simplu să scoată din Flota a treia gruparea operaţională 34, mai sus citată, pentru a o trimite împotriva lui Kurita ? „Dată fiind lunga-mi experienţă cu japonezii, nota Halsey, trebuia să mă menţin la planul pe care mi-l trasasem: să atac primul forţa din nord.” Cu toată Flota a treia. „Pentru o raţiune necunoscută, a scris Woodward, statul major al Flotei a treia nu a socotit util să transmită amiralului Kinkaid informaţiile aduse de avionul de pe *Independance*.”

După cum s-a mai spus, Kinkaid se pregătea să înfrunte atacul escadrei lui Nishimura care venea dinspre sud. El calculase că atacul avea să se desfăşoare noaptea, astfel că-şi luă măsurile tactice respective. Le-am putea rezuma, fără a le deforma prea mult, arătînd doar că portavioanele de escortă trebuiau să rămînă în faţa plajei de la Leyte, în timp ce restul Flotei a şaptea, aflată sub comanda amiralului Oldendorf înainta, angajîndu-l pe inamic de îndată ce ar fi ajuns în strîmtoarea Surigao. Strîmtoarea aceasta, care leagă golful Leyte de Marea Mindanao, este în realitate un braţ de mare, lung de 30 de mile, larg numai de vreo douăsprezece în extremitatea sa de sud, unde Oldendorf trebuia să-i aştepte pe japonezi. În locul acela apele sînt agitate de curenţi şi vîltori; ţărmurile sînt rîpoase, abrupte. Sub lumina lunii, decorul apare minunat şi, în acelaşi timp, dramatic.

Japonezii s-au ivit la puţină vreme după miezul nopţii, cînd luna tocmai se culcase. Prima acţiune declanşată împotriva lor a fost un atac de vedete. Vedetele nu se năpustesc în duşman cu toată viteza, în şarje romantice, cum îşi închipuie unii. Ele înaintează cît mai încetişor, iar viteza şi-o folosesc ca să fugă, după ce şi-au îndeplinit misiunea. Vedetele americane erau prevăzute cu radaruri. Navigînd într-o beznă totodată brumoasă şi oploşitoare de furtună, ele l-au descoperit pe inamic pe ecranele lor şi s-au îndreptat spre el. Au fost întîmpinate de focul tuturor

tunurilor japoneze şi îndelung urmărite de distrugătoare. Atunci au intrat în acţiune distrugătoarele americane, care au întins perdele de fum. Multe vedete lansaseră într-o poziţie mai mult sau mai puţin bună. Rezultatele atacului nu au putut fi văzute. S-a ştiut doar că el „contribuie la dezorganizarea liniei japoneze”.

Acţiunea a doua a fost condusă de distrugătoare. Ca şi vedetele, erau înzestrate cu radaruri; ca şi ele au început să înainteze cu toate luminile camuflate, în direcţia siluetelor pe care le vedeau pe ecranele lor. Şi japonezii posedau radaruri, mai puţin bune decît cele americane, dar care izbuteau să detecteze un inamic, apropiindu-se pînă la distanţa de lansare. La ora 2,58 s-a aprins primul proiector japonez. Distrugătoarele americane au schimbat de drum şi au lansat fum; totuşi, japonezii au început să tragă în ele. Erau angajate mai multe flotile de distrugătoare americane. Bineînţeles atacul nu era frontal, dar flotilele executau în noapte mişcări complexe şi rapide – trăgeau, apoi se ascundeau, pentru a reveni la atac. Canonada răzbubuia între pereţii strîmtorii, lumini uriaşe spărgeau cînd şi cînd bezna. La bordul distrugătorului american *Hutchins*, comandantul nu stătea pe pasarelă, ci în interiorul navei, la „punctul de comandă operaţii”; cu receptoarele la ureche, el îşi conducea nava, urmărind pe ecranul radarului său, cu latura de treizeci centimetri, desfăşurarea luptei. „Minunatul aparat avea să-i îngăduie, de două ori la rînd, să treacă la numai vreo sută de metri de unităţile Flotilei a 54-a, fără a le confunda cu cele ale inamicului.” Nave japoneze începeau să se scufunde. Între 3,12 şi 3,25 cuirasatul *Yamashiro*, navă-amiral de 30 000 tone s-a frînt în două şi s-a dus la fundul oceanului. Amiralul Nishimura a lansat el însuşi pe calea undelor ultimul său mesaj: „Am fost torpilaţi; fiecare să continue atacul şi să angajeze orice navă inamică.” La 3,51 linia cuirasatelor şi a crucişătoarelor a deschis focul, în timp ce atacul distrugătoarelor continua. Proiectilele americane străbăteau văzduhul peste capetele oamenilor aflaţi pe distrugătoare, asemenea unor trenuri lungi, iluminate. Radarul era cel care permitea asemenea

fantezie nocturnă. Ofiţerii urmăreau, pe micile ecrane magice, roadele tirului lor. Ori de cîte ori vreo siluetă se făcea nevăzută, se ştia că inamicul se scufundase. Japonezii erau supuşi, în aceeaşi măsură, unui intens bombardament şi loviturilor ca de pumnal ale torpilelor. „Apele în care treceau navele Mikadoului fierbeau nu altceva, ciuruite de torpile.” Fireşte, japonezii nu stăteau cu mîinile în sîn, dar tirul lor nu era nici prea bogat, nici prea precis. La ora 4,10 focul a fost oprit brusc pe toată linia lui Oldendorf: distrugătorul *Grant* fusese lovit de unsprezece proiectile ale unor crucişătoare americane. Se apropiase mult prea mult de japonezi; pe micile ecrane, silueta lui fusese confundată pentru o clipă cu cele ale inamicului. Într-o clipită s-a lăsat întuneric peste strîmtoare: japonezii tăcuseră şi ei, făceau cale întoarsă. Rămăşiţele escadrei lui Nishimura băteau în retragere şi, odată cu ele, supravieţuitorii unei alte escadre, a celei comandate de amiralul Shima, care venise dinspre nord pentru a o sprijini pe prima şi care sosi în strîmtoarea Surigao deplin răvăşită şi aglomerată de navele rănite aflate în retragere.

Încă din zori, adunătura aceea de „schilozi” s-a văzut hărţuită de crucişătoarele, vedetele şi distrugătoarele americane. Pe marea întinată de păcură, derapau vapoare japoneze, devenite doar nişte incendiatoare, nenumărate sfărîmături, dintre care unele se mistuiau în flăcări, ambarcaţiuni supraîncărcate... Oldendorf a ordonat salvarea naufragiaţilor japonezi. Distrugătoarele americane au scos plase, au lansat colaci de salvare, odgoane, întru ajutorul japonezilor acoperiţi de păcură. În mare parte, ei au refuzat să fie salvaţi. Dintre cei refugiaţi pe cîte o ambarcaţiune au fost şi unii care se aruncau în apă, cînd vedeau că se apropie un distrugător american. Din escadra Nishimura (2 cuirasate, a 30 000 tone, un crucişător greu, 4 torpiloare) nu mai rămăsese decît crucişătorul greu *Mogami*, mistuit şi el de flăcări; nu mult după aceea avea să fie scufundat de avioane şi de un torpilor. Din cele trei crucişătoare ale lui Shima, unul singur ieşise nevătămat din toată aventura aceea.

Peste cinci mii de japonezi şi-au găsit moartea în strîmtoarea Surigao. Americanii pierduseră o vedetă; bilanţul lor se încheia cu 41 de morţi sau dispăruţi (dintre care 35 la bordul lui *Grant*) şi 94 de răniţi. La ora 7,28 Oldendorf primea de la Kinkaid, care staţiona în continuare în faţa bazei Leyte cu portavioanele sale de escortă, următorul mesaj: „Bună treabă”. La 7,38, primea de la acelaşi Kinkaid un al doilea mesaj: „Cuirasate şi crucişătoare japoneze angajează cu tunul portavioanele noastre de escortă”. Era escadra lui Kurita, căreia Halsey îi lăsase cîmp liber.

Încă de la miezul nopţii Halsey cu faimoasa-i Flotă a treia cît se poate de completă – şase cuirasate noi şi rapide, zece portavioane, crucişătoare grele, crucişătoare uşoare, distrugătoare – gonea spre nord. Avioane de recunoaştere nocturne ale lui *Independance* au reperat navale lui Ozawa, la puţin după ora două din noapte. Atunci, iată ce a făcut Halsey. În primul rînd a ordonat cuirasatelor sale, precum şi mai multor crucişătoare şi distrugătoare, să o ia înainte, să-l întîmpine cît mai repede pe inamic. Plănuise ca, în zori, portavioanele să-şi lanseze avioanele care ar depăşi cuirasatele, să dea apoi primele lovituri inamicului, pentru ca imediat după aceea să sosească şi cuirasatele, la timp încă spre a-şi da gata victimele. (Portavioanele nu se puteau apropia de inamic cu viteza cuirasatelor, deoarece pierdeau timp ori de cîte ori trebuiau să se aşeze cu prova în vînt, pentru a permite avioanelor decolarea). Haita cu cuirasate escortate astfel lansată înainte se numea gruparea operaţională 34. Ea nu mai cuprindea doar 4 cuirasate, ca prima grupare 34 în momentul proiectat de Halsey, ci totalitatea lor, adică şase. În al doilea rînd, Halsey a trimis cîte o telegramă lui Kinkaid, lui Nimitz, precum şi amiralul King, comandantul şef al flotei americane (la Washington), pentru a-i informa că-l reperase pe inamic şi că „propriile-i escadre şi-au efectuat concentrarea”. Kinkaid, căruia telegrama nu i s-a părut prea clară, a răspuns printr-un mesaj cu următorul sens: „Oare gruparea operaţională 34 se mai află de pază la San

Bernardino ? Se gîndea la vechea grupare 34, bănuind-o încă inexistentă. Întrebarea, transmisă la ora 4, a ajuns la Halsey la 6,30 (încetineala se datora releelor, cifrării, descifrării). Halsey a răspuns că cuirasatele rapide se năpusteau asupra escadrei lui Ozawa. Două ore s-au scurs pînă ce răspunsul acesta a ajuns la Kinkaid.

Navele lui Ozawa fuseseră reperate cam după două ore, dar mai apoi s-a pierdut contactul cu ele. Avioanele care îl înlocuiau în văzduh pe primul explorator, înapoiat la bordul navei sale, nu au ştiut să se apropie destul de inamic, astfel încît acesta să apară pe ecranele radarelor lor, sau poate că radarele lor funcţionau prost; ce mai încoace şi încolo, în organizarea aceea atît de miraculos-ingenioasă, prea nouă încă, se ivise o fisură. Escadra Ozawa nu a putut fi văzută cu ochiul liber decît după răsăritul soarelui, la 7,35. Ea era alcătuită din: un portavion mare, 3 portavioane uşoare, 3 crucişătoare uşoare, vreo zece distrugătoare şi, ca nave de linie, doar două cuirasate „transformate". (Japonezilor le venise ideea să ia doar două din vechile cuirasate – pe *Ise* şi pe *Hyuga*, a 30 000 tone fiecare, lansate în 1916 şi 1917 – şi să le degajeze jumătate din pupa, suprimînd adică 8 tunuri de 356, astfel încît să obţină două cuirasate portavion. Ciudată le era înfăţişarea.) La urma urmei, escadra lui Ozawa era mai puţin de temut decît lăsaseră a înţelege primele informaţii. Flota a treia o întrecea cu mult. Cei dintîi aviatori americani care s-au apropiat de navele inamice au găsit punţile portavioanelor pustii; în văzduh, foarte puţine avioane japoneze. Lipsa aceasta a mirat şi chiar neliniştit pe Halsey, care se întreba ce maşinaţii tactice tenebroase mai unelteau japonezii. Enigma avea să-i fie dezlegată abia după război; era simplu, japonezii nu mai aveau aproape deloc avioane. Numărul total al aparatelor de care dispunea Ozawa echivala, aproximativ, cu încărcătura unui singur portavion american. „Slujeam de momeală, avea să declare Ozawa mai tîrziu. Forţa mea navală nu era capabilă să ofere sprijinul aerian cuvenit escadrei conduse de amiralul Kurita, trebuia să încerc să angajez cît mai multe portavioane americane şi să atrag

asupră-mi atacul advers. Am încercat să creez o diversiune, în folosul camaradului meu.”

Avioanele mai multor nave, îndeosebi cele ale lui *Enterprise*, luau parte la atac. Toţi istoricii americani au notat că aviatorii de pe *Enterprise* erau singurii care participaseră la toate cele trei lupte aeriene ale bătăliei de la Leyte: 1. în dimineaţa zilei de 24, împotriva unei escadre a lui Nishimura (ce venea dinspre sud); 2. în după-amiaza lui 24 împotriva escadrei lui Kurita (ce venea dinspre vest); 3. în dimineaţa lui 25 împotriva escadrei lui Ozawa (ce venea dinspre nord). Odată înlăturată împotrivirea vînătorilor japonezi, puţini la număr dar hotărîţi, aviatorii americani nu au mai avut alt adversar decît proiectilele antiaerianei. Aceasta se dovedea la fel de înverşunată ca şi în precedentele încăierări. În felul acesta japonezii gîndeau că-şi mai puteau atenua într-un fel inferioritatea aeriană. Tunurile lor clădeau pe albastra boltă o catedrală de foc. Sub construcţia aceasta cu multicolore colonade, îşi croia drum escadra japoneză, îndreptîndu-se spre nord (schimbase de drum), în formaţie strînsă. Cînd au căzut primele bombe, navele au început să evolueze; formaţia s-a frînt; dar intensitatea tirului antiaerian nu a slăbit. În timpul zilei au căzut victime zece avioane americane. Prima navă japoneză lovită a fost portavionul uşor *Chitose*; incendiat, s-a scufundat foarte iute; marele portavion *Zuikaku* a fost ciocănit de mai multe bombe, ca şi alte nave. Un al doilea val de avioane se pregătea să decoleze de pe portavioanele americane. La ora 8, Halsey a trimis o telegramă amiralului Mac Cain, comandantul acelei grupări rechemată, vă reamintiţi poate, pe cînd se îndrepta spre atolul de odihnă; mesajul ordona lui Mac Cain să participe şi el la atac. Evident, amiralul Halsey dorea să ţină în mînă întreaga Flotă a treia, să o ţină neştirbită, pentru duelul cu Ozawa. La ora 8,25 şeful său de stat major i-a pus în faţă o telegramă a lui Kinkaid. Mesajul acesta purta menţiunea *urgent*. Era redactat *în clar*: „Cuirasate şi crucişătoare japoneze au deschis focul asupra portavioanelor noastre de escortă în golful Leyte”. În timp ce după citirea telegramei

Halsey îşi ridicase ochii spre ofiţerul care îi adusese textul, un alt ofiţer îi aducea o a doua telegramă a lui Kinkaid, emisă la opt minute după precedenta. Conţinutul ei era cam acesta: „Intervenţia grupării operaţionale 34 este dramatic indispensabilă în largul insulei Samar, şi încă imediat”.

Prima reacţie în sînul statului major a fost următoarea: „Groaznic. Ce-i de făcut ?” Dar tulburarea şi-a aflat repede cumpănire. Orice ofiţer de stat major trebuie să-şi ştie stăpîni emoţiile stîrnite de o ştire aparent nemaipomenită. De altfel, amiralul dădea cea mai vie pildă de sînge rece. Toată lumea căzu de acord că, totuşi, Kinkaid nu aducea nici o precizare în privinţa compoziţiei escadrei japoneze care îl ataca. Admiţînd că unele dintre unităţile lui Kurita supravieţuiseră raidurilor aeriene masive din ajun, atacul lor nu putea fi de temut. Fără îndoială, Kinkaid se cam speriase. Escadra lui Ozawa rămînea inamicul numărul 1. Drept încheiere a deliberărilor, Halsey trimise un mesaj amiralului Lee, comandantul cuirasatelor rapide, spre a-i ordona să mărească viteza spre nord.

Peste cîteva minute, din scrupulozitate, el i-a telegrafiat şi lui Mac Cain, pentru a anula ordinul precedent: Mac Cain trebuia să se îndrepte nu spre nord, ci spre sud-vest, lansînd de îndată ce avea să-i fie în putinţă atacuri aeriene împotriva navelor japoneze care îl asaltau pe Kinkaid. Lui Kinkaid i-a răspuns că ordona lui Mac Cain să-i aducă sprijin cît mai grabnic. Iată acum, din punctul de vedere al statului major al lui Halsey, o cronologie aproape exactă a evenimentelor care au urmat.

Ora 9,05. Al treilea mesaj al lui Kinkaid. Acesta cere sprijin aerian şi intervenţia imediată a cuirasatelor rapide.

9,07. Al patrulea mesaj al lui Kinkaid. Aceeaşi doleanţă. Kinkaid adaugă că navele de linie ale Flotei a şaptea au rămas aproape fără muniţii. Ele fuseseră epuizate cu prilejul bombardării plajelor şi în bătălia din noaptea precedentă. În sfîrşit, indică alcătuirea forţei japoneze atacatoare: patru cuirasate, opt crucişătoare. Senzaţie în statul major al lui Halsey. Dacă informaţia era exactă,

însemna că doar una dintre navele de linie japoneze fusese scufundată în timpul masivelor raiduri aeriene din ajun. Era clar că forţa atacatoare nu avea să fie constituită doar din cîteva rămăşiţe tîrîndu-se pe mare spre a încerca un atac disperat, ci dintr-o escadră bine rînduită şi aproape completă. De necrezut. Statul major al lui Kinkaid se lăsase probabil impresionat de un atac imprevizibil brusc, dar cu siguranţă mai puţin primejdios decît dădeau a înţelege telegramele. Halsey răspunse indicîndu-şi poziţia şi confirmînd că se îndreaptă spre nord, dar că i-a dat lui Mac Cain ordinul să vină în ajutorul Flotei a şaptea.

(Ceea ce Halsey şi întregul său stat major socoteau drept lucru de necrezut era totuşi adevărul curat. În toate raidurile îndreptate împotriva escadrei lui Kurita, aviatorii americani nu scufundaseră decît o singură navă. Drept este că era vorba de *Musashi*, 63 000 tone. Colosul fusese atins de şaisprezece bombe şi de vreo cincisprezece torpile. Odată cu el pieriseră 2 400 ofiţeri şi marinari. Un crucişător, uşor avariat, se întorsese la Singapore. Celelalte nave japoneze suferiseră doar stricăciuni neînsemnate.)

Între timp are loc, împotriva escadrei lui Ozawa, atacul celui de al doilea val de avioane americane. Mai multe ţinte – un portavion uşor, un crucişător şi unul dintre cuirasatele portavioane – au fost nimerite.

Ora 10,00. Soseşte o telegramă de la Nimitz: „Unde sînt cuirasatele rapide ale Flotei a treia ?” Nimitz urmăreşte desfăşurarea bătăliei din biroul său de la Pearl Harbor. Aude apelurile disperate ale lui Kinkaid, emise în clar. Jumătate din omenire le poate auzi.

10,05. Este recepţionat un al cincilea mesaj al lui Kinkaid. Acelaşi sens ca la cele precedente, poate chiar mai dramatic.

Puţin mai tîrziu: sfîrşitul celui de al doilea atac aerian dezlănţuit împotriva escadrei lui Ozawa. Rezultatele: un portavion uşor grav avariat (în afară de cel scufundat mai înainte); două crucişătoare uşoare scoase din luptă. Formaţia japoneză este scindată în două. Distrugătoarele descriu cercuri în jurul navelor lovite, încremenite pe mare.

Haita de cuirasate rapide se năpusteşte veselă înaintea portavioanelor, pentru a se duce să dea gata navele schilodite şi să angajeze cele două cuirasate hibride. Pe pasarele, ofiţerii se înalţă pe vîrfurile picioarelor, în speranţa că vor zări fumul incendiilor japoneze.

Între 11,00 şi 11,15. Sînt recepţionate patru mesaje ale lui Kinkaid. „Inamicul vine din nou să atace transportoarele noastre.” S-a zis cu muniţiile din buncărele cuirasatelor şi crucişătoarelor americane...

11,15. Halsey ordonă cuirasatelor rapide ale Flotei a treia: „Întoarceţi !”.

Halsey nu a ascuns deloc faptul că a dat ordinul acesta cu inima strînsă de durere. Misiunea sa numărul 1 era să acopere Flota a şaptea, iar Kinkaid lansase pe calea undelor nouă apeluri, din ce în ce mai deznădăjduite. Era cu neputinţă să nu-i dai totuşi ascultare. Halsey a ordonat cuirasatelor rapide, precum şi unui grup tactic alcătuit din trei portavioane escortate care trebuiau să constituie o acoperire aeriană împotriva escadrei lui Kurita să se reîntoarcă. Celelalte portavioane, de sub ordinele lui Mitscher, trebuiau să-şi continue înaintarea spre nord; Halsey aduse la cunoştinţa lui Kinkaid noile dispoziţii; şi lui Nimitz dealtfel, care încă mai aştepta răspuns la întrebarea sa. Lui Kinkaid, Halsey i-a mai spus că nu crede să poată ajunge la locul respectiv înainte de ora 8, a doua zi dimineaţa.

Poziţia fostei grupări operaţionale şi regruparea într-o nouă formaţie de nave, destinată acum să se îndrepte spre sud, a cerut foarte mult timp. A fost necesară adunarea avioanelor grupului tactic de escortă şi apuntarea lor; de asemenea, alimentarea cu păcură a unităţilor uşoare. Toate operaţiile acestea s-au încheiat în jurul orei 16. Lui Halsey i-a venit atunci o altă idee. A hotărît să o ia înainte, năpustindu-se spre sud cu două cuirasate, dintre cele mai rapide, cu *New Jersey* şi cu *Iowa*, escortate de trei crucişătoare uşoare şi de opt torpiloare. Şi iată cum Flota a treia, pe care Halsey dorise atît de mult să o vadă strînsă la

un loc, s-a scindat în trei părţi. În nord înaintau portavioanele lui Mitscher, fără nici un cuirasat, împotriva escadrei lui Ozawa, ale cărui două cuirasate hibride erau încă intacte. La sud, Halsey în persoană se năpustea cu doar două cuirasate, şi fără acoperire aeriană, împotriva celor patru cuirasate ale lui Kurita (dintre care unul de 63 000 tone), susceptibile a fi sprijinite de aviaţia japoneză din baze terestre. În mijloc, îndreptîndu-se tot spre sud, dar cu mai mică viteză, patru cuirasate şi două portavioane.

Enterprise se număra printre portavioanele lansate spre nord. Oamenii echipajului nu vedeau bătălia. Pe bolta albastră, unde hălăduiau uşoare cohorte de cumuluşi, nici un avion japonez. Avioanele americane decolau şi apuntau. Pentru marinarii de pe *Enterprise*, bătălia era pur şi simplu o muncă asemănătoare cu cea dintr-o uzină, cu o singură distracţie: audierea ştirilor comentate de către ofiţerii cu informaţiile şi retransmisia foniei interavioane.

Atacurile împotriva escadrei lui Ozawa au reînceput după o pauză de aproape o oră. Încă o dată, ordinul lui Mitscher suna astfel: „Loviţi portavioanele”. Tirul antiaerian al japonezilor se menţinea la fel de intens. În după-amiaza aceea, aviatorii americani au văzut dispersîndu-se în văzduh, pe crestele gheizerelor multicolore, învălmăşite cu schije de tot soiul, ciudate spirale metalice, ţîşnite din proiectile necunoscute încă. De nu ar fi fost atît de îmboldiţi de împrejurări, şi-ar fi putut închipui că este vorba de savanţi niponi căutînd cu disperare, în laboratoarele lor, mijlocul economic de a înlocui avioanele pe care ţara lor nu le mai putea construi într-un număr atît de mare. Ceea ce vedeau cu ochii lor, chiar dedesubt, lunecînd încetişor pe oglinda mării, era dreptunghiul prelung şi clar al punţii portavionului greu *Zuikaku*. Ultimul supravieţuitor dintre portavioanele japoneze care atacaseră Pearl Harbor. Ca şi *Enterprise*, participase la toate bătăliile. Şi acum, fusese adus acolo, dezarmat, ca să zicem aşa, spre a sluji de momeală. Pentru lupta aceasta jertfitoare el înălţase un pavilion de cincisprezece metri. Bombele i-au găurit puntea

de zbor, torpilele au explodat în pîntecul său. În fumul pe care îl răspîndea înfloreau muşcatele roşii ale incendiilor. Către ora 14,30 *Zuikaku* se înclina uşurel la tribord. Roşul soare de pe imensul său pavilion a mai fremătat pe apă cîteva secunde; apoi uriaşa navă a pornit către adîncuri, după ce îşi îndeplinise şi ultima misiune.

După aceea au fost scufundate două portavioane uşoare: *Zuiko* şi *Chitose*. Acesta din urmă a fost martirizat cu tunul, de către crucişătoare, în timp ce se tîra, singur şi descumpănit, mult în urma escadrei sale. În clipa în care a început să se scufunde, marinarii americani i-au văzut pe supravieţuitori săltîndu-se, înciorchinaţi, pe coca navei; apoi aceasta s-a făcut nevăzută în adîncul oceanului. Distrugătoarele americane nu au fost autorizate să-i pescuiască pe naufragiaţi, sau cel puţin să încerce să o facă. Timp nu mai rămăsese decît atît cît să mai fie lansat un ultim atac înainte de sfîrşitul zilei, iar Mitscher nu vroia să tulbure cu nimic atenţia siguranţei apropiate a portavioanelor sale pornite să urmărească escadra Ozawa care mai cuprindea încă cele două cuirasate „transformate”, a cîte 30 000 de tone, trei crucişătoare şi opt distrugătoare. Nouăzeci şi şase de bombardiere în picaj, de avioane torpiloare şi de vînătoare, toate purtătoare de bombe, au decolat de pe *Enterprise*, de pe *Langley*, *Essex*, *Lexington*. Ele s-au avîntat şi răsavîntat printre coloanele de fum, alegîndu-şi drept ţintă, mai ales cele două nave de linie. Raidul acesta era al cincilea din ziua aceea. Un bilanţ foarte amănunţit privind loviturile observate de către aviatori a dovedit că cele două cuirasate au primit, în total, 37 de proiectile – bombe şi torpile. Or, după război, interogatoriul ofiţerilor japonezi privitor la aceeaşi operaţie avea să dezvăluie următoarele cifre: lovitură de ţintă îndreptată împotriva lui *Huyga*: 1; împotriva lui *Ilse*: 0. Pare-se că „nu mărturisiţi niciodată” face parte din codul onoarei militare japoneze; nici o informaţie militară, de nici un fel, nu a putut fi verificată vreodată cu ajutorul unor informaţii venind din partea lor; pînă şi orele se deosebeau *întotdeauna*, fie şi numai cu cîteva minute. Trebuie văzut în

aceasta un sistem. Pe de altă parte, aviatorii americani, care se străduiau atunci să dea ultimele lovituri escadrei lui Ozawa, erau peste măsură de istoviţi. Precizia observaţiei aeriene, anevoioasă în orice clipă, s-a resimţit fără îndoială în ziua aceea din pricina oboselii lor. Un lucru rămîne sigur, anume acela că *Huyga* şi *Chitose* au putut să se depărteze şi să ajungă la bazele lor. Către ora 18, escadra japoneză nu mai era decît o linie de nave puse pe fugă, răsfirată pe întinsul a 45 de mii de mile. Şi linia s-a mistuit în noapte. Crucişătoarele americane au mai scufundat un distrugător japonez răzleţit; apoi, la 21,50 au făcut cale întoarsă spre portavioanele rămase mai în sud. Submarine americane, postate pe drumul escadrei în retragere, au scufundat un crucişător uşor.

Puţin după ora 21, Ozawa, aflat la bordul crucişătorului *Oyodo*, a primit de la ariergarda sa un mesaj care îl informa asupra alcătuirii forţelor de suprafaţă americane. Se afla în măsură să le ţină piept pentru o luptă de noapte: îi rămîneau două cuirasate, un crucişător uşor, şase distrugătoare. Schimbă de direcţie şi, vreme de două ore, se îndreptă spre sud. Dar nu găsi nimic. Şi din nou o luă înapoi. Contactul nu a fost reluat a doua zi de către americani. În general, ansamblul atacurilor îndreptate împotriva escadrei lui Ozawa poartă denumirea: bătălia de la capul *Engano*.

Iar acum, vom fi nevoiţi să ne mutăm în spaţiu şi timp, spre a ne reîntoarce la Leyte, în zorii lui 25 octombrie. Deşi atacurile americane împotriva escadrei lui Ozawa, mai sus povestite, precum şi agresiunea lui Kurita împotriva flotei a şaptea a lui Kinkaid s-au desfăşurat în aceeaşi zi, este firesc să le analizăm separat, întrucît aceste două faze ale marii Bătălii a Filipinelor au avut loc la o distanţă de peste o mie de kilometri. Nu am dat uitării simultaneitatea evenimentelor, de vreme ce, de pe *New Jersey*, de la postul de comandă al lui Halsey, am auzit apelurile deznădăjduite ale lui Kinkaid. Ca şi noi, oamenii de pe *Enterprise*, chiar şi Halsey, au luat cunoştinţă de drama de la Leyte abia după

ce totul se terminase.

În revărsatul zorilor lui 25 octombrie, exista la Leyte o pornire spre optimism. Aproape toată Flota a treia alunga, la sudul strîmtorii Surigao, rămăşiţele escadrei lui Nishimura, învinsă în cursul luptei de noapte la care am asistat. Kinkaid nu ignora că o altă escadră japoneză, cea a lui Kurita, înainta în apele interioare ale Filipinelor; dar, pentru toate motivele mai sus enumerate, el era încredinţat: 1. că forţa aceasta fusese mult împuţinată de raidurile aeriene din ziua de 24; 2. că, şi de s-ar fi prezentat, ar fi fost întîmpinată în golful San Bernardino de către gruparea 34, la care făcuse aluzie Halsey. Aşadar, Kinkaid se putea dărui, în deplină libertate de cuget, misiunii sale, care era aceea de a acoperi capul de pod şi de a sprijini forţele debarcate. Mai concret, situaţia locală era următoarea: mare calmă, briză uşoară dinspre nord-est. Timp noros destul de blînd, cumuluşi patru zecimi. Poate că s-ar cuveni să stăruim puţin mai mult asupra înfăţişării cerului, care va avea mare importanţă. Un cer cum nu vedem pe la noi: aci limpede, aproape strălucitor, mai departe sălăşluit de un bloc noros, spărgîndu-se uneori în averse; presiunea atmosferică mal degrabă scăzută, căldură umedă. În golful Leyte (să ne aruncăm o privire pe hartă), în faţa plajelor – puzderie de transportoare, de escortoare de tonaj mic şi de ambarcaţiuni trebuitoare debarcării. Grosul flotei, s-a mai spus, urmărea inamicul în derută în sudul strîmtorii Surigao. Portavioanele de escortă patrulaseră pe timpul nopţii la răsăritul insulei Samar. (Nu ţii în timpul nopţii un grup de portavioane masate în faţa unei plaje, căci prea ar fi puternică tentaţia pentru submarine.) Acum, se reîntorceau de la Leyte, alcătuiţi în trei grupuri: un grup de nord, unul central şi unul de sud. Piloţii avioanelor care nu fuseseră trimise în urmărirea inamicului învins se pregăteau să decoleze pentru misiuni diverse: sprijinirea unor atacuri la sol, patrulări de supraveghere antisubmarină, acoperirea escadrei şi a capului de pod împotriva unor raiduri aeriene întotdeauna posibile; pe scurt, pentru misiuni uzuale, fără prea mult

neprevăzut.

La ora 6,47, unul dintre portavioanele grupului central a primit de la un avion de-al său un mesaj: „Am fost prins în focul unei forţe navale japoneze.” La 6,53, un alt portavion a primit un al doilea mesaj, mai clar: „Forţă inamică, alcătuită din cuirasate, crucişătoare, torpiloare, la 12 mile în 340.” Altfel spus, la nordul grupului de nord. Cuvîntul *cuirasat* a produs efectul unei lovituri de măciucă. Nici unul dintre ofiţerii portavioanelor de escortă nu era îndreptăţit să-şi închipuie că nava sa putea fi expusă unui atac de cuirasate. Nimeni nu vroia să creadă aşa ceva. Pe pasarele, toate binoclurile erau îndreptate în direcţia nord. La 6,53 turnurile-pagodă se iviră la orizont. Turnurile de comandă ale marilor nave japoneze se asemuiau într-adevăr cu acoperişurile suprapuse ale pagodelor. Apariţia lor neaşteptată, faptul că creşteau, deveneau tot mai clare şi mai uriaşe în cîmpul lentilelor reprezenta un spectacol menit să înspăimînte, fie şi numai pentru o clipă, inimile cele mai vajnice. Ofiţerii îşi luară binoclurile de la ochi, pentru a citi textul mesajului emis de contraamiralul C.A.F. Sprague, comandantul grupului de nord: „Cap spre est. Lansaţi imediat avioanele. Viteză maximă.”

La 6,58 o lumină sclipi la baza celui mai uriaş dintre turnurile-pagodă. Cuirasatul de 63 000 tone *Yamato* deschidea focul, la 30 000 de metri. Se cunoştea calibrul obuzelor: 454 milimetri. Se aştepta sosirea salvei. Alte străluminări la baza turnurilor-pagode.

Un mănunchi de gheizere de un trandafiriu aprins ţîşni în inima formaţiei. Cea de a doua salvă căzu la 200 metri de *White Plains*; a treia o încadră; ea cuprindea jerbe trandafirii, verzi, galbene, sîngerii şi albastre. La bordul navei, oamenii fură proiectaţi pe podea; disjunctorii săriră; un avion fu măturat de pe punte ca de o mînă uriaşă, invizibilă; alte aparate decolară cu chiu cu vai; era explozia submarină a obuzelor care încercuiseră nava şi o zguduiseră, pricinuind avarii maşinilor; coşul începu să scuipe fum negru. Japonezii şi-au spus atunci că victima lor fusese scoasă din luptă şi şi-au deplasat tirul. *Saint-Lo* s-a

pomenit de asemenea încadrat.

Cumplită privelişte; oribilă chiar. Te ducea cu gîndul la *Războiul lumilor* al lui Wells, la nişte tripozi uriaşi, coborîţi din planeta Marte şi pulverizînd în cîteva minute, cu ucigaşa lor rază, obiectivul ales, spre a trece apoi la un altul. Sub ciocanul acesta de foc, trupurile vulnerabile ale navelor aveau să fie volatilizate unul după altul. Un portavion de escortă este o navă de comerţ transformată, prevăzută cu o punte de zbor, înarmată numai cu mitraliere şi cu *un* tun de 127. Viteza ei, 16 pînă la 17 noduri, nu-i îngăduie să fugă din faţa unui inamic care aleargă cu treizeci. Avioanele, care sînt apărătoarele fireşti ale portavioanelor, nu par să fie în asemenea situaţie de un ajutor prea mare. Piloţii nu fuseseră niciodată instruiţi în atacarea unor mastodonţi de soiul celor care se apropiau, nici chiar a unor nave de linie în stare să lupte; ignorau lupta în formaţie. Nu dispuneau decît de grenade antisubmarine şi de bombe de calibru mic, în plus de cîteva torpile, nu mai mult decît zece de fiecare navă, rînduite de altfel în buncăre, şi atunci cum să le scoţi, să le arimezi, sub ploaia aceea de proiectile uriaşe ? Se aflau acolo şaisprezece portavioane de escortă, împărţite, după cum am mai spus, în trei grupuri; grupul de nord fu cel pe care japonezii începuseră să-l strivească mai întîi. Amiralul C.A.F. Sprague dădu poate singurul ordin menit să limiteze pentru moment dezastrul: „Distrugătoarele de escortă să întindă o perdea de fum.”

Kinkaid, care se afla la bordul unui transportor, în faţa plajelor de la Leyte, a primit la 7,24, din partea contraamiralului care comanda cele trei grupuri de portavioane de escortă, un mesaj prin care era informat de primele manevre şi de faptul că japonezii deschiseseră focul. În doar sfertul de oră următor, Kinkaid a trimis lui Halsey trei mesaje succesive, cerînd ajutor imediat. Avea două motive să acţioneze astfel: 1. îşi închipuia că gruparea operaţională 34 se mai afla în faţa braţului maritim San Bernardino (nu primise încă răspuns la telegrama sa de la ora 4,10); 2. deşi avea în subordine o escadră întreagă, nu putea trimite nici un ajutor imediat, nici chiar rapid,

portavioanelor asaltate; crucişătoarele şi cuirasatele, pe care avea să fie nevoit să le recheme din goana lor spre sud, îşi goliseră aproape buncărele de muniţii; torpiloarele nu mai aveau torpile. Totuşi, Kinkaid a acţionat mai departe. El a telegrafiat lui Oldendorf să se înapoieze cît mai repede şi să constituie o forţă de atac (trei cuirasate, crucişătoare, torpiloare) grăbind operaţiile de ambarcare a combustibilului de la bordul navelor sale. Şi a ordonat ca toate avioanele Forţei a şaptea aeriană, în stare să se ridice în văzduh, să se năpustească, dînd orice la o parte, pentru a ataca escadra japoneză.

Portavioanele de escortă (viteză 16 sau 17 noduri) puteau şi mai puţin să fugă din faţa atacatorilor lor (30 noduri) ce veneau dinspre nord, mai ales că trebuiau să-şi păstreze direcţia spre est, pentru a-şi lansa avioanele. Distanţa scădea întruna. Perdeaua de fum nu limita decît parţial eficacitatea tirului strivitor. Cîteva clipe încă, poate o jumătate de oră, şi grupul de nord avea să fie nimicit. La 7,21 o aversă îl ascunse de ochii inamicului. Oamenii binecuvîntară norul, ploaia, precum o cerească mană; încă nişte clipe de viaţă cîştigate !

Japonezii aşteptau liniştiţi sfîrşitul episodului. Se aflau acolo patru cuirasate, printre care şi *Yamato* de 63 000 tone (fratele său, *Musashi*, fusese scufundat), şase crucişătoare grele, două crucişătoare uşoare, vreo duzină de torpiloare. Aceasta era escadra pe care rapoartele din ziua de 24 o semnalaseră drept „mult împuţinată, deloc ameninţătoare”. „Ne fixaserăm ca obiectiv imediat – avea să declare Kurita după război – distrugerea tuturor navelor voastre. După aceea puteam intra în golf.”

Către ora 7,35 grupul de nord ieşi din pînza ploii. La bordul cuirasatelor şi al crucişătoarelor japoneze străluciră din nou luminile acelea. Purgatoriul avea să reînceapă; am putea chiar spune: infernul, căci ce nădejdi mai puteau dăinui ? Inamicul se apropia. Cuirasatele lui se îndreptau liniştit spre golful Leyte, ciocănind întruna portavioanele; pentru a fi foarte siguri că acestea nu aveau să scape, un

şir de crucişătoare grele se năpustea în faţa aripei stîngi japoneze, asemenea cleştilor unui homar ce-şi aduce prada în faţă. La 7,40 amiralul C.A.F. Sprague „recomandă celor şapte unităţi ale forţelor sale de cercetare să încerce un atac cu torpila”.

Cele şapte unităţi ale forţelor de cercetare erau trei distrugătoare a 2 100 tone şi patru distrugătoare de escortă, mai mici. Acţiunea lor din timpul bătăliei de la Leyte este socotită drept una dintre cele mai strălucite fapte de arme.

A fost, mai întîi, un iureş, o şarjă după moda veche, dar împotriva unui inamic înarmat cu tunuri uriaşe. Din fericire pentru atacatori, decorul atmosferic devenea tot mai fremătător, zebrat de opace perdele de ploaie care se îngemănau cu cele croite din fum. Distrugătoarele străpungeau rîndurile acestea de perdele, a căror prezenţă îi împiedica să acţioneze în formaţie, dar îi şi ferea de rapida pulverizare ce ar fi putut surveni chiar de la primele minute. La bordul distrugătorului *Samuel B. Roberts*, în timp ce acesta se apropia cu toată viteza de linia inamică, comandantul aflat pe punte îşi preveni oamenii la portavoce să nu nădăjduiască în vreo scăpare; era mai bine să o ştie cu toţii, de la bun început. *Johnston*, care naviga în capul formaţiei, deschise focul împotriva unui crucişător greu, cu tunurile sale de 127. Pe dată s-a văzut încadrat de jerbe trandafirii. O clipă, oamenii de pe distrugătoarele americane s-au pomenit introduşi într-un peisaj de vis ori de basm. Navele lor mici, vibrînde din pricina vitezei, şi stîrnind în urmă o sclipitoare dîră înspumată, înaintau printr-o pădure multicoloră născută din mare. Zigzagau printre trunchiurile colorate chimic – trandafirii, verzi, galbene, albastre – peste măsură de ciudate, ce se înălţau între cer şi mare. Întrucît jurnalele de bord s-au pierdut odată cu navele scufundate, este cu neputinţă de reconstituit exact manevra acestei şarje în cursul căreia au fost despărţite distrugătoarele. Cele mai multe au lansat o primă salvă de torpile, la aproximativ 8 000 metri, iar o a doua mult mai aproape. În acelaşi timp trăgeau cu toate

piesele de artilerie în suprastructurile coloşilor japonezi. Primele proiectile mari încasate le-au pricinuit avarii serioase, dar fără să-i nimicească într-o secundă, cum s-ar fi putut crede. Erau nişte proiectile uriaşe, menite să străpungă cuirase; multe dintre ele străbăteau de-a curmezişul distrugătoarele înainte de a exploda. Uneori, cîte o aversă binevenită dăruia cîteva clipe de răgaz unui distrugător lovit, din care emanau vapori ca dintr-un cazan de rufe; atunci echipajul se zorea să stingă flăcările şi să-i scoată pe răniţi din masa de fiare răsucite ce înţesau puntea. Navele nu erau încă scufundate, dar sîngele şiroia pretutindeni. Înainte de a se duce la fund, *Hoel* a primit douăzeci de proiectile mari; înaintînd cu ajutorul cîrmei de mînă, el a lovit un crucişător japonez cu cea de a doua salvă a sa de torpile, apoi a încercat să se retragă; prins în focul concentrat al cuirasatelor şi al crucişătoarelor, el s-a afundat în flăcări, în timp ce echipajul se arunca în apă. *Samuel B. Roberts* a primit o salvă de proiectile explozive de mare putere care i-au spintecat pîntecele pe o lungime de zece metri. Au început a ţîşni aburi şi flăcări. Puntea era înţesată de trupuri sfîrtecate. Un tun continua să tragă, încărcat cu mîna şi fără recuperator. Evacuarea a început sub ploaia de obuze; mulţi îşi aflau moartea pe plute, în timp ce alţii se chinuiau să-şi coboare camarazii pe bordajul navei, parte dintre ei răniţi şi chiar fără de viaţă. Marea care şuvoia prin spărtura aceea mare trase pînă înăuntru navei o plută destinată răniţilor; patru oameni se aflau pe ea; s-au pomenit într-o cavernă incandescentă şi îmbîcsită de fum în care toată ţevăria scuipa numai păcură încinsă; dar au izbutit să scoată pluta afară şi să aşeze pe ea răniţii. *Johnston*, lovit primul, a mai plutit pe valuri două ore, încadrat din trei părţi de adversari care trăgeau în el neîntrerupt, mereu mai de aproape: cu toate acestea, el răspundea tirului lor. Trupurile culcate pe punte se pîrjoleau. Pînă la urmă a pierit şi el în valuri. Este aproape de necrezut că nu chiar toţi marinarii acestei nave au fost înghiţiţi de ape, iar şi mai puţin de crezut este faptul că patru din cele şapte distrugătoare au scăpat, ce-i drept,

întăciunate, stoarse de vlagă, ciuruite… Dar plutitoare.

Rezultatele pozitive ale acestei şarje a morţii sînt următoarele: un crucişător greu japonez, lovit de mai multe torpile, s-a retras din bătălie; formaţia japoneză a fost întrucîtva stînjenită, întîrziată în privinţa înaintării. Asta însemna ceva. Orice răgaz are preţ pentru cel ce se grăbeşte. Dar crucişătoarele grele nu renunţau pentru atîta lucru la planurile lor; laba cea greoaie de homar îşi continua mişcarea, pentru a respinge portavioanele spre Leyte şi a le menţine în faţa gurii tunurilor de pe cuirasate. Ca şi torpiloarele, portavioanele navigau în mijlocul pădurii aceleia multicolore ţîşnite din mare. Marinarii se străduiau să nu vadă copacii morţii, sau să le uite înţelesul, se munceau să nu se gîndească la nimic, în timp ce îşi săvîrşeau truda de muncitori de uzină, de mecanici ori de pompieri. La bordul fiecărui portavion, tunul de 127 răspundea tirului inamic; loviturile sale în ţinte apăreau pe cuirasele adverse, pe turele, doar ca nişte bulgăraşi de fum, bulgăraşi iute spulberaţi de vînt. După cum anevoie se poate crede că patru din şapte unităţi au supravieţuit la asaltarea distrugătoarelor, tot aşa nu se poate înţelege cum, dată fiind priveliştea oferită de portavioanele de escortă supuse focului japonez, nu au fost trimise cu toate în fundul oceanului. Iată cele trei motive ale nerodniciei relative, dovedită de tirul acela înspăimîntător: în primul rînd (lucrul acesta s-a aflat mai tîrziu), tunarii japonezi urmăreau sosirea salvelor la radar; era pentru prima oară sau aproape; ca valoare, radarul lor era inferior celui american; în al doilea rînd, ritmul de tragere prea lent: o salvă pe minut; în sfîrşit, după cum am mai spus, ei foloseau proiectile penetrante [1], care străbăteau prea lesne trupurile vulnerabilelor nave. Ineficacitate relativă. Mai multe portavioane – *White Plains*, *Fanshaws Bay*, *Kitkunbay* – ofereau, neîndoielnic, un tulburător spectacol al devastării. *Gambier Bay* se scufunda. Încremenit pe mare, răspînditor de fum, presărat de incendii, el încasa una după alta uriaşele salve, înclinîndu-se încet la babord. Pe puntea

[1] Zise şi de „ruptură” (n.t.)

în pantă, ciorchine de oameni. De oameni care se aruncau apoi pe plute, coborînd cu ajutorul scărilor sau al plaselor ce se legănau de-a lungul coapselor navei. Un crucişător japonez se apropiase la mai puţin de 2 000 de metri, trăgînd întruna asupra epavei. În sfîrşit, *Gambier Bay* porni spre adîncuri, dispărînd cu totul. Pe suprafaţa mării nu mai rămăsese decît zbaterea nefericiţilor naufragiaţi.

Între timp – şi pînă în cele din urmă – avioanele americane apăruseră în văzduh. Cele de protecţie apropiată se aflaseră în aer încă de la început, dar ridicol de puţine la număr, înzestrate doar cu grenade antisubmarine. A fost nevoie de aproape o oră şi jumătate pentru ca avioanele care zburaseră în zori spre Leyte să se întoarcă la locul acţiunii şi pentru ca toţi cei aflaţi pe portavion să fie lansaţi. Aceştia au decolat cu vîntul din coastă, rulînd pe punţi înclinate şi zguduiţi de explozii, ori primind asupră-le o ploaie de schije, înainte chiar de a-şi fi putut părăsi nava. Am mai spus că majoritatea nu posedau armele cuvenite pentru înfruntarea cu temutul inamic care se apropia. Mai mulţi şi-au luat zborul „în catastrofă” de pe o navă grav avariată, cu rezervoarele umplute pe sfert. Singurul consemn ce putea fi dat piloţilor în toiul acelei învolburări, de altfel singurul înţelept într-o asemenea împrejurare, era acela de a nu se înverşuna asupra unei nave avariate, de a nu urmări cu orice preţ o scufundare, ci dimpotrivă de a le dispersa eforturile, de a ataca neîncetat şi pretutindeni, de a se comporta asemenea unor ţînţari sîcîitori. De aceea nici nu a existat, ca să spunem aşa, un val de asalt, ci o acumulare de acţiuni individuale. Singura acţiune de grup a fost condusă de şase avioane-torpiloare aparţinînd navei *Kitkun Bay* care, printr-o fericită împrejurare, erau posesorii a cîte două bombe de 500 kilograme. Au atacat un crucişător care, lovit de nouă bombe, a explodat şi s-a scufundat. Celelalte avioane au săvîrşit munca de hărţuire ce le fusese comandată, aruncînd de la mică înălţime bombe a cîte 50 de kilograme, care nu primejduiau cuirasele, dar îi omorau pe japonezii aflaţi pe punţi, le stînjeneau tirul şi evoluţiile; vînătorii mitraliau pasarelele şi

bateriile de antiaeriană. Nişte avioane ce se reîntorseseră de la Leyte au atacat şi ele cu ajutorul rachetelor. Avioanele americane se răreau din ce în ce. Dar, cu toate acestea, situaţia nu înceta să se înrăutăţească pe suprafaţa mării. Cleştele stîng al homarului îşi continua neînduplecata-i mişcare. Contraamiralul Ralph A. Oestie, care comanda două dintre portavioanele grupului Nord, fu străbătut de un gînd pe cît de ingenios pe atît de disperat: el comandă prin fonie avioanelor sale, uşurate acum de proiectile, să *simuleze* atacuri cu torpila, pentru a mai întîrzia mişcarea crucişătoarelor grele. Piloţii s-au supus. S-au îndreptat în zbor orizontal împotriva navelor japoneze, din ce în ce mai jos, sub focul antiaerianei, urcînd apoi din nou, fără să fi lansat ceva; dar crucişătoarele manevraseră. În clipa aceea au atacat distrugătoarele japoneze.

Ele nu au şarjat, aşa cum făcuseră distrugătoarele americane. Au manevrat pentru a se plasa în poziţia potrivită lansării salvelor de torpile, la 9 000 de metri. Atacul lor s-a dovedit primejdios pentru motivul că nu a fost luat în seamă. Vastul cîmp de bătălie era presărat într-una de văluri ceţoase, de averse, de eşarfele negre ale unui fum neostoit. Atenţia se concentra în întregime asupra navelor celor mari, mai mult decît asupra distrugătoarelor, care se aflau într-un necurmat du-te vino, încă de la începutul acţiunii. Siajul torpilelor a fost observat de către un pilot care a venit în picaj, făcînd ca o torpilă să explodeze prin lovituri de rachete. Alertate, portavioanele manevrau. Atacul dăduse greş. Totuşi, se părea că nimic nu putea sustrage nefericitele portavioane de escortă destinului lor fatal. Nici curajul, nici ingeniozitatea. Stînjenită de valoroşii „ţînţari”, escadra japoneză nu-şi slăbea cîtuşi de puţin strînsoarea. La centru, cuirasatele se îndreptau spre Leyte, fără să se grăbească; la aripa dreaptă japoneză, cîteva crucişătoare uşoare şi distrugătoare vegheau ca nici un fugar să nu încerce a se strecura spre nord, între escadră şi ţărm; la stînga, uriaşul cleşte al crucişătoarelor grele. Nu numai tactic, ci şi strategic situaţia era disperată. În clipa aceea Mac Cain, alarmat, se afla încă la naiba în praznic,

mult prea departe pentru a-şi lansa avioanele; pînă la sosirea lor, totul avea să se termine. Pe de altă parte, Halsey alerga spre nord cu toate forţele sale.

La ora 9,25, în timp ce nimicirea grupului de nord (ca să începem cu el) părea de neînlăturat, şi încă într-un răstimp foarte scurt, tirul japonez a încetat. Navele celor două aripi făcură cale întoarsă. Pe punţile portavioanelor, ofiţerii se întrebau ce noi şi ucigaşe manevre anunţa mişcarea aceasta. Tirul avea să reînceapă, fără îndoială. Dar nu a fost aşa. Crucişătoarele şi distrugătoarele porneau spre nord. Tirul nu reîncepea. La bordul portavioanelor oamenii aveau impresia că visează. Trebuie să fi trăit tu însuţi un asemenea episod, să vezi cum dintr-odată o situaţie disperată capătă limpezire, pentru a putea înţelege deplin sensul cuvintelor *speranţă* şi *bucurie*. Inimile tuturor erau preapline de fericire, deşi nimeni nu înţelegea nimic din cele petrecute. „Atotputernicul a ales tabăra noastră”, avea să noteze amiralul C.A.F. Sprague în raportul său de luptă.

În zece minute portavioanele au trecut la ofensivă. Să ne înţelegem. Au continuat să se îndrepte spre sud, să se îndepărteze cît mai repede cu putinţă de tunurile japoneze. Dar nu ar fi deloc inexact dacă am arăta că starea de spirit manifestată la bord, începînd cu ora 9,30, era o stare de spirit ofensivă. Totul a fost pus în joc pentru repararea stricăciunilor pricinuite de proiectilele acelea uriaşe şi pentru a primi, a realimenta, rearma şi relansa avioanele. După ora 9,35 a fost lansat un val; altele au urmat la 10,13 şi 10,20. Dispunînd de mijloace tot atît de mediocre, avioanele acestea au pornit să atace cuirasatele şi crucişătoarele japoneze care nu mai trăgeau asupra portavioanelor americane. Continuau să le hărţuie.

La Leyte, Kinkaid se întreba: „Oare ce face Kurita ?” Nici el nu mai înţelegea nimic. Crucişătoarele se retrăgeau şi asta îl uluia. Acum, se părea că escadra japoneză se oprise locului. Nu, nu era chiar aşa. Lua direcţia nord. Kinkaid îşi spunea: „Se duc să se alimenteze cu păcură”. Kurita se întorcea spre sud-vest, în direcţia Leyte. Totul avea să reînceapă. O telegramă către Halsey: „Treaba merge tot

mai prost.” Într-adevăr, dacă Kurita se reîntorcea, nu putea fi decît foarte rău: cuirasatele şi crucişătoarele lui Oldendorf nu-şi terminaseră alimentarea; Mac Cain se afla încă departe, portavioanele de escadră, deja decimate, nu puteau să întîrzie decît foarte puţin fatalul deznodămînt. Dar Kurita schimbă iarăşi de direcţie. Mesajele de la avioane se succedau întruna: „Forţă navală inamică se îndreaptă spre nord... Se îndreaptă spre nord... Spre nord...” De necrezut. De necrezut, dar adevărat. Şi nu numai crucişătoarele, ci întreaga escadră inamică.

După război, Kurita a fost interogat ore şi zile în şir. „Mai întîi am încetat focul, pentru a pune rînduială în linia noastră, a spus el. Ne aşteptam la un raid masiv de avioane”. Se pare că şi Kurita crezuse, ca şi Kinkaid, în existenţa unei grupări operaţionale 34, cuprinzînd portavioane grele, undeva la nord-est de Samar. Gîndul acesta cîntărise mult în luarea măsurilor. Este însă greu de înţeles cum de-l obsedase într-atît, încît să-l îndemne la o tergiversare, la o retragere spre nord, într-un moment în care nu mai avea de făcut decît cîţiva paşi spre a strivi capul de pod de la Leyte, scopul suprem al uriaşei operaţii puse la cale de japonezi. A spus că se îndrepta atunci în căutarea acelei grupări operaţionale a cărei presupusă existenţă îl hărţuia. „Dar unde gîndeaţi că o să o găsiţi ?” l-au întrebat strategii americani. „Şi de ce nu aţi atacat mai întîi Leyte ?” Ne închipuim cît de încîntaţi tehnic erau militarii care găsiseră nemaiîntîlnita ocazie de a se ocupa de reconstituirea aceasta, de acest *kriegspiel*[1], de o mie de ori mai aţîţător pentru ei decît şahul sau bridge-ul. În faţa lor, nefericitul Kurita, învins, îmbătrînit, ostenit, nemaiamintindu-şi orele, confundînd ordinele şi manevrele, străduindu-se să mai apere onoarea pătată a marinei japoneze. Fireşte, s-ar părea că retragerea lui Kurita însemna şi o anume degradare a virtuţilor marinei imperiale. Dar Woodward face tocmai justa observaţie potrivit căreia Kurita a început bătălia printr-un naufragiu personal. Crucişătorul său amiral fusese scufundat de către

[1] Joc de război (n.t.)

un submarin în zorii zilei de 24. Pescuit de către un distrugător, Kurita văzuse apoi mastodontul *Musashi* scufundîndu-se numai datorită unor bombe şi torpile de avion; spectacol impresionant şi vrednic a te face să cazi pe gînduri. Pînă la urmă, după raidurile masive din 25, hărţuirea avioanelor de pe portavioanele de escortă, oricît de puţin eficace s-ar fi dovedit, şi-a produs efectul asupra moralului japonez. În sfîrşit, dacă amiralii americani şi-au închipuit că Atotputernicul alesese tabăra lor, amiralii japonezi aflaseră că zeul războiului nu mai era alături de ei.

În aceeaşi dimineaţă s-a ivit un nou eveniment în desfăşurarea războiului americano-japonez. El avea să se manifeste numai asupra unui punct al bătăliei, astfel că de data aceasta nu vom afla decît puţine lucruri. Situaţia se aseamănă întrucîtva cu un preludiu sau mai degrabă cu motivul cîtorva note introduse în simfonie de către un oboi, spre exemplu, aci pierzîndu-se, aici răzbătînd mai viu, reluat de instrumente din ce în ce mai numeroase, pînă la deplina întrupare a *scherzo*-ului final.

La scurtă vreme după 7,45, oamenii de veghe de pe portavionul *Cangamon*, ce aparţinea grupului de sud, au zărit la aproximativ 3 000 metri altitudine, venind dinspre sud-vest, patru avioane de vînătoare japoneze al căror comportament li se păru ciudat. Fără să manifeste nici cel mai mic interes faţă de avioanele ce se înălţau atunci din toate portavioanele, Zero-urile înaintau în zbor orizontal, ascunzîndu-se cît mai mult în nori. Cînd au ajuns la verticala grupului, trei dintre ele au plonjat, în timp ce al patrulea descria un cerc, de parcă ar fi vrut să observe ce anume făceau tovarăşii săi. Unul dintre cei trei şi-a accelerat brusc coborîrea, a intrat în picaj şi a căzut ca un pietroi pe puntea pupa a portavionului *Santee*. Antiaeriana nu a avut timp să deschidă focul şi nici nava să schiţeze vreo manevră: o gaură, lungă de opt metri, se şi căscase în puntea de zbor; un grup de avioane se mistuia în flăcări, în timp ce se auzea explozia din spatele bolidului, îngemănată la rîndu-i cu altele, cele ale rezervoarelor de benzină, ale

muniţiilor. Japonezul se strivise de punte, fără să-şi fi putut lansa bombele; se pulverizase odată cu ele. Anumiţi martori au mărturisit că se străduiseră, atunci, să se îndoiască de voinţa deliberată a japonezului de a se distruge. A crede într-o asemenea idee nu era deloc plăcut. Ziarele vorbiseră deja despre forma aceasta de atac, ca de o certă intenţie a japonezilor, ca de o armă secretă ţinută în rezervă. Cei ce riscau să i se expună, speraseră că totul va rămîne la stadiul de intenţie. După prima strivire de acest fel, s-au mai îndoit încă, dar numai vreme de cîteva secunde. Următorii doi meteoriţi se năpusteau în acelaşi fel. De data aceasta antiaeriana trăgea. Au fost loviţi, căderea le-a fost uşor deviată, au explodat în apă, chiar alături de respectivele lor obiective. Cel de al patrulea Zero continua să descrie cercuri pe bolta cerească, asemenea unui uliu. Antiaeriana se înverşuna asupră-i. Şi l-a lovit, pesemne, un proiectil, căci a început să tragă după el o eşarfă de fum negru. Atunci s-a hotărît. Obiectivul său era portavionul *Swanee*, iar antiaeriana nu l-a putut face să-şi schimbe direcţia. Şocul a fost auzit de pe toate navele; şi flăcările au fost văzute. Două portavioane fuseseră avariate. După reparaţii provizorii, şi-au putut vedea mai departe de menirea lor. Existau morţi şi răniţi.

Cel de al doilea atac al avioanelor sinucigaşe, care a avut loc cu puţin înainte de ora 11, a fost îndreptat împotriva a patru portavioane din grupul Nord. Au participat la atac şase avioane. Tunarii de pe nave ştiau acum la ce primejdii se supuneau dacă nu-i distrugeau pe dementi înainte de impact. Doi dintre atacatori, loviţi în timpul căderii, s-au prăbuşit în mare; un altul a explodat la înălţimea punţii de zbor a obiectivului său, atît de aproape, încît sfărîmături însîngerate au căzut în spulber peste oamenii aflaţi pe punte. Trei şi-au atins ţinta. Două au pricinuit lui *Kalinin Bay* stricăciuni nu prea însemnate. Al treilea s-a strivit în mijlocul punţii de zbor a lui *Saint-Lo*. Nava a fost scuturată pe loc de explozii succesive, din ce în ce mai cumplite. Puntea s-a deschis, benzina în flăcări a început să se prelingă peste tot. La ora unsprezece a

trebuit să fie ordonată evacuarea. Peste cîteva minute *Saint-Lo* pornea către adîncuri. Un al treilea atac de avioane japoneze avu loc către ora 11,10, iar un al patrulea spre 11,30, dar atacatorii nu mai erau avioane-sinucigaşe. Piloţii îşi lansau bombele, fără să mai încerce să-şi înfigă avioanele în ţinte. Rezultatele pe care le-au obţinut au fost, dealtfel, slabe.

Cîteva avioane-sinucigaşe, mai precis şase, urmau să se reîntoarcă, să atace portavioanele de escortă în dimineaţa zilei de 26. Erau lesne de recunoscut, după felul agale în care se apropiau pe deasupra norilor şi, uneori, descriind cercuri înainte de a se hotărî să intre în picajul morţii. Îşi alegeau, pesemne, victimele, ori poate îşi mai dăruiau cîteva ultime clipe de meditaţie. Cînd plonjau, deci cînd distanţa scădea, li se puteau vedea cîteodată bombele fixate pe sub aripi. Nici un alt portavion nu a mai fost scufundat în cursul atacurilor din ziua de 26; cîteva au avut însă de suferit avarii. Rezultatul atacurilor săvîrşite de avioanele-sinucigaşe în zilele de 25 şi 26 a fost, în principiu, următorul: un portavion de escortă scufundat, patru serios avariate, unul mai puţin. Nu am putut găsi cifra exactă a morţilor şi răniţilor. Se pare că mai mici au fost pierderile de la bordul navei *Saint-Lo*, faţă de ale celor care au fost scufundate în timpul atacurilor din 26. Ziarele vremii se străduiau să demonstreze că atacurile avioanelor-sinucigaşe se dovedeau costisitoare pentru inamic şi prea puţin eficace.

Navele lui Kurita, în retragere spre nord, au fost atacate de avioane americane toată ziua de 25, de către avioanele portavioanelor de escortă şi de către cele ale marilor portavioane ale lui Mac Cain, care se îndrepta cu toată viteza spre Leyte după ce Halsey îi ordonase, telegrafic, să facă lucrul acesta. Mac Cain îşi lansă avioanele la raza lor maximă de acţiune, în timp ce se mai aflau la trei ore şi jumătate de zbor faţă de obiectiv. Şi el auzise apelurile lui Kinkaid. La capătul acestui lung traiect, aviatorii au reperat escadra lui Kurita ce se îndrepta, în bună rînduială, spre nord, cu 24 de noduri. Atacul a început imediat, adică la

13,10. A intervenit vînătoarea japoneză din bazele terestre, dar a fost grabnic distrusă ori respinsă. În pofida acestei situaţii, rezultatele dobîndite de către aviatorii lui Mac Cain au fost mediocre. Piloţii erau obosiţi; navele japoneze manevrau bine. Antiaeriana lor se vădea intensă şi eficace. Un al doilea val, lansat de aceleaşi nave, după două ore, nu s-a descurcat mai bine. Fireşte, navele japoneze au fost lovite. *Yamato*, de pildă, a primit patru bombe. Se pare că nu i-au pricinuit stricăciuni prea mari. Trebuie să spunem că, dată fiind uriaşa distanţă pe care o aveau de străbătut, avioanele lui Mac Cain nu au putut lua cu ele torpile. Hărţuiala declanşată de avioanele portavioanelor de escortă a continuat toată după-amiaza. Dar acestea erau şi mai puţin bine înzestrate cu proiectile. Aruncau ultimele bombe uşoare găsite în străfundurile buncărelor şi coborau în picaj, îndreptînd asupra punţilor navelor japoneze jeturile de flăcări ale rachetelor lor. De pe urma unor asemenea acţiuni, inamicul nu se alegea cu nici o avarie prea gravă. Poate că i-au întărit convingerea să se retragă. Către ora nouă seara, pe o noapte neagră şi un cer destul de noros, Kurita se angaja în canalul San Bernardino, cu 16 nave aproape intacte, printre care 4 cuirasate. La miezul nopţii, Halsey sosea la gura strîmtorii. Prea tîrziu.

Noile cuirasate, minunat de frumoase, mîndria Flotei a treia – după ce mai întîi străbătuseră cu toată viteza spre nord 300 de mile – parcurseseră acum 300 de mile spre sud şi soseau prea tîrziu. Menite să aducă cele mai grele lovituri cuirasatelor japoneze, socotite vertebre ale unei forţe rapide ce trebuia să se întoarcă ca să lovească escadra lui Kurita, după ce ar fi slăbit-o pe a lui Ozawa, noile cuirasate americane nu au tras pînă în cele din urmă nici măcar o singură lovitură de tun – nici împotriva forţei lui Ozawa, nici împotriva celei a lui Kurita. Amarnică dezamăgire.

Către ora 0,30 un avion de recunoaştere nocturnă semnala că o navă inamică se îndrepta spre strîmtoare. Halsey împărţi îndată ordine. Linia de bătaie se rîndui în drum spre sud-est. La bordul tuturor navelor inamicul era urmărit pe radaruri. Distanţa scădea, importanţa ei putea fi

apreciată: era un distrugător. Trei crucişătoare şi trei distrugătoare se desprinseseră din grup pentru a se angaja în luptă cu el.

După treaba aceasta, amiralul Halsey a afirmat că forţele navale inamice fuseseră „îmbucătăţite, bătute şi puse pe fugă”. De fapt, japonezii se retrăgeau cu şase cuirasate aproape intacte şi cu o bună parte din navele de sprijin. Dacă marea bătălie de la Leyte se încheia cu o victorie americană – căci, fără de tăgadă, se putea vorbi de o victorie – capul de pod fusese salvat, iar japonezii pierduseră 3 cuirasate, dintre care unul de 63 000 de tone, 1 portavion greu, 3 portavioane uşoare, mai multe crucişătoare şi distrugătoare; 45 la sută din tonajul angajat de ei fusese scufundat – victoria aceasta apărea mai degrabă drept rezultatul mai multor acţiuni locale, în care marinari şi aviatori învinseseră mulţumită îndrăznelii şi tenacităţii, decît ca succesul strategic al celui ce ar fi trebuit să fie marele coordonator. În clipa în care Halsey îşi lansa afirmaţia, mai multe sute de naufragiaţi ai portavioanelor de escortă, îngrămădiţi pe plute sau agăţaţi de bucăţi de arboradă, pluteau pe apa neagră a golfului Leyte. Două portavioane şi trei distrugătoare se odihneau în fundul oceanului; şase portavioane şi două distrugătoare fuseseră grav avariate; 128 de avioane americane fuseseră doborîte. În după-amiaza acelei zile, două avioane americane au survolat naufragiaţii, pentru a-i face să înţeleagă că fuseseră văzuţi, că nu erau daţi uitării. Totuşi noaptea s-a scurs, fără ca salvatorii să se arate. Rîndurile naufragiaţilor se răriseră. Mai exact, 45 de ofiţeri şi marinari ai distrugătorului *Johnston*, supravieţuitori ai şarjei istorice, văzuţi la suprafaţa apei după naufragiu, au dispărut. În ziua de 27, cîteva nave vînători de submarine şi L.C.I. (Landing Craft Infantery, nave de debarcare) au sosit în sfîrşit. Numărul victimelor bătăliei de la Leyte s-a ridicat, dinspre partea americană, la 2 803, dintre care 473 morţi şi 1 100 dispăruţi.

Escadra lui Kurita în retragere a fost urmărită şi atacată de aviaţia americană în ziua de 26. Au fost avariate două

crucişătoare. Erau ultimele ecouri, ultimele tunete îndepărtate după furtună. Distanţa dintre adversari creştea. Marea bătălie se încheiase.

Bătălia de la Leyte reprezintă o pagină de un deosebit interes pentru exegeţi. Am mai spus, primele istorisiri s-au dovedit a fi cu totul apologetice pentru comandantul Flotei a treia: „Cîntărind şi pentru şi contra, Halsey a socotit cu înţelepciune că este bine să se îndrepte spre nord…" Cînd au sosit disperatele mesaje ale lui Kinkaid: „Situaţia era critică. Amiralul american nu a şovăit nici o clipă. Părăsind, cu durere în suflet, cele cîteva nave betegite japoneze cu care avea să încheie curînd socoteala…" Relatări apologetice şi, după cum se vede, adesea grosolan de inexacte. S-a făcut aluzie şi la scrisorile adresate amiralului de către familiile marinarilor aflaţi pe portavionul de escortă, ucişi sau dispăruţi. Lucru cert, din momentul acela popularitatea lui Halsey a scăzut. Îndată după terminarea războiului, comentatorii au manifestat o mai mare libertate de expresie. Ţelul prezentei istorisiri este mai ales acela de a *arăta*. Să ne mulţumim aşadar să citǎm cîteva concluzii care par să corespundă cu ceea ce oamenii de pe *Enterprise* au putut citi cel mai adesea în ţara lor – cel puţin cei care au avut curiozitatea să citească articole şi cărţi despre această mare bătălie la care luaseră parte, fără a înţelege întotdeauna ce anume se întîmpla.

„Din fericire pentru Halsey şi Kinkaid, amiralii japonezi Kurita şi Ozawa au săvîrşit mai multe greşeli grosolane decît ei."

„Discuţia rămîne deschisă în ceea ce priveşte valoarea hotărîrii lui Halsey de a porni seara spre nord, apoi spre sud în dimineaţa următoare, lăsînd de fiecare dată în urmă-i o forţă nepotrivită misiunii ce, eventual, i-ar fi stat în faţă. Fără îndoială că umoristul naval care a intitulat operaţia aceasta drept *Bătălia şarjei Taurului* ar fi preferat să nu fie identificat în timp ce încă mai purta uniformă".

„Mai îndrăzneţ decît Spruance, Halsey s-ar fi descurcat neîndoios mai bine decît el în prima bătălie pentru Filipine;

dar Spruance, mai socotit, ar fi scufundat mult mai multe cuirasate japoneze într-a doua”.

„Trebuie să-i acordăm credit lui Halsey în ce priveşte evaluarea exactă a slabei apărări japoneze în Filipine. Fără el, operaţiile decisive nu ar fi putut să-şi croiască drum mai departe”.

VII

RĂZBOIUL DE SINUCIDERE

Desfăşuraţi încă odată planisfera Pacificului. Căutaţi între inscripţia cu litere culcate *Imperiului Japoniei* şi cea, mai discretă, *Insulele Mariane*, cîteva litere scrise şi mai mărunt: *Insulele Volcano*. Iwo Jima face parte din ele.

Închipuiţi-vă un petic de pămînt neted, prea puţin întins, aşezat pe mare: nouă kilometri lungime, cinci lăţime; la extremitatea sud-vestică, un fel de donjon tronconic, pleşuvit, care este un mic vulcan. Centrul insulei este verde; se zăresc acolo cocotieri, palmieri. În contrast cu verdeaţa aceasta şi cu gingăşia oarecum ciudată a sălbaticelor flori, plajele sînt de nisip negru. Iwo Jima mai poartă şi numele de insula Sulphur, adică insula sulfului. În anumite zile, navigatorii care se apropie de ea văd înălţîndu-se din mare, jur împrejurul navei, vapori aproape înecăcioşi. În partea aceasta a globului uriaşa muncă plutonică nu încetează, ca să zicem aşa, niciodată. Cînd şi cînd, ici, colo, scoarţa plesneşte şi vomită cîte un şuvoi de lavă sau cîte o insuliţă ţîşnită din apa mării; apoi dispare. Astfel, în 1914, prin părţile insulei Iwo Jima a ieşit din apă o bucată de pămînt fumegîndă, care s-a înălţat pînă la o sută

douăzeci de metri. Peste doi ani a dispărut, lăsînd în locul ei adîncuri de două sute de metri. Instabilitatea aceasta nu i-a împiedicat pe japonezi, popor lipsit de spaţiu, să se instaleze pe insulele Volcano. Înainte de război, trăia acolo o populaţie civilă de o mie şi o sută de locuitori.

Americanii ştiau că insula se preschimbase într-o bază fortificată. De altfel, în zilele de 15 şi 16 iunie 1944 ea fusese survolată şi bombardată în cursul unui raid de portavioane. Pe fotografiile aduse de avioanele de cercetare puteau fi văzute pistele de culoare deschisă a doua aerodromuri. Acum, Iwo Jima era condamnată. În biroul său de la Pearl Harbor, Nimitz trasase pe harta Pacificului occidental o săgeată ce se îndrepta spre inima Japoniei. Iwo Jima se afla pe traseul acestei săgeţi. Avea să devină o poziţie americană înaintată; iar pentru aceasta trebuia, mai întîi, să înceteze a mai exista ca apărare japoneză.

Atacurile aeriene de distrugere au început la 1 decembrie. Au fost executate de către bombardiere grele B.29, „Superfortăreţe”, care îşi luau zborul din insulele Mariane. Superfortăreţele acestea (43 metri anvergură, 50 tone, 11 000 kilometri autonomie) se înapoiau în fiecare zi, fără de excepţie. Generalul Kuribayashi, care nu era deloc naiv, a înţeles că se pregătea atacul. La 8 decembrie i-a evacuat pe toţi civilii. Lucrările privind liniile de apărare şi fortificaţiile, lucrări ce se aflau în curs, au fost mult grăbite. Vînătorii care escortau „Superfortăreţele” măturaseră dintr-o singură mişcare slaba apărare antiaeriană a insulei; dar japonezii nu dăduseră deloc semne că şi-ar pierde cumpătul pentru atîta lucru. Observatorii de pe bombardiere constatau cu uluire că stricăciunile provocate de raidurile zilnice erau imediat reparate. Mai mult decît atît, întreprinseseră construirea (oare pentru ce avioane ?) a unui al treilea aerodrom. Iar antiaeriana se dovedea, zi de zi, şi mai înverşunată. Lăudabilă hotărîre, gîndeau aviatorii, dar ea nu putea amîna decît foarte puţin inevitabilul. La 10 februarie, strivitoarea maşină de război americană s-a pus în mişcare.

Gruparea operaţională 58, care a ridicat ancora la baza Ulithi (Mariane), sub ordinele lui Mitscher, cuprindea 11 portavioane grele, 5 portavioane uşoare (în totul 1 200 avioane), 8 cuirasate, 17 crucişătoare grele, 81 distrugătoare. Nu se îndrepta direct spre Iwo Jima. Se ducea să atace mai întîi aerodromurile japoneze metropolitane, spre a micşora riscurile unei intervenţii în timpul debarcării pe insulă.

La 12 februarie, grupul tactic 52,2 ridică la rîndul său ancora, tot la Ulithi, dar cu destinaţia directă Iwo Jima. El cuprindea portavioanele grele *Enterprise* şi *Saratoga*, 12 portavioane de escortă, 3 crucişătoare, 24 distrugătoare. La cîteva ore distanţă urma grupul „sprijin de artilerie”: 6 cuirasate escortate.

Bombardamentul de pregătire a atacului a început în ziua de 16. În ziua de 18 seara, gruparea operaţională 58, ale cărei avioane tocmai atacaseră navele japoneze pînă în rada Tokio, a revenit, odată cu navele de transport. În faţa insulei Iwo Jima se găseau adunate opt sute de nave. În notele de război citim mereu cam aşa: „Iwo Jima, stîncă pustie...”. Calificativul acesta i se potrivea acum întocmai. Nici urmă de verdeaţă, de vegetaţie. Iwo Jima fusese ploconită cu 5 800 tone de bombe şi 2 000 tone proiectile.

Plaja Futatsune, din sud-vest, reprezenta zona de debarcare aleasă. În zorii zilei de 19 februarie, bombardalmentul a reînceput. La 7,30 oamenii primelor valuri atacatoare au părăsit navele de transport şi au trecut în L.C.I. (şalande de debarcare), precum şi în L.V.T. (sau „aligatori”: tractoare amfibii). La ora 8, bombardamentul a atins o violenţă paroxistică, impresionantă. Navele înaintaseră pînă la o mie metri de ţărm şi trăgeau în plin. Într-una din şalupele de debarcare se afla şi sergentul Richard E. Mawson din trupele de marină. El trebuia să asigure reportajul radiofonic „pe viu” al operaţiei, mai întîi de pe şalupa sa, apoi de pe remorca specială ataşată de un jeep. După părerea tuturor auditorilor americani, reuşita i-a fost deplină: „Comentariul său era cu atît mai tulburător, cu cît era punctat de exploziile proiectilelor şi ale bombelor,

precum şi de vuietul valurilor de avioane ce coborau în picaj". În milioane de living-room *-uri, familiile ascultau reportajul lui Mawson, retransmis apoi de mai multe ori în emisiuni distanţate: „Aici Iwo Jima. Partea dreaptă a plajei formează un fel de faleză. Creasta este încununată de un fort mic din ciment, a cărui faţadă, găurită de ambrazuri, este înnegrită de explozii. Salvele tunurilor noastre stîrnesc uriaşe gheizere de pămînt. Chiar în spatele plajei, insula pare cuprinsă, toată, de flăcări..." Plaja nu avea decît cîţiva metri adîncime; dincolo de ea se ridica o terasă povîrnită, înaltă de un metru şi jumătate, doi; urma o pantă lină, apoi o altă terasă. Bombardierele în picaj se străduiau să taie terasele acestea, pentru a crea rampe de acces folositoare tancurilor şi vehiculelor. Vînătorii mitraliau plajele, şalupele de debarcare lansau rachete. La 8,30 primul val de maşini de debarcare s-a pus în mişcare spre ţărm; celelalte valuri trebuiau să urmeze la două minute interval. Ordinul de debarcare fusese fixat: 1. tractoare amfibii transportînd aruncătoare de 75 şi mitraliere; 2. şalande transportoare de trupe; 3. şalande purtătoare de tancuri şi buldozere; 4. personal auxiliar şi sanitari. La 8,40 o forţă aeriană alcătuită din B-uri 29 şi din bombardiere în picaj ale portavioanelor s-a năpustit furioasă asupra întregii părţi de sud-vest a insulei, în timp ce navele executau un tir de baraj pe plajă. La 8,55 tirul navelor s-a lungit cu 500 metri. Sub ploaia aceasta de foc Iwo Jima rămînea mută, inertă. Nori de fum alb, negru, galben se ridicau de pe plajă. La 9 fix, au debarcat primii ostaşi de marină. Puteau fi văzuţi ieşind din maşini, trăgînd aruncătoarele şi mitralierele pe nisip. Nisipul era negru şi neînchipuit de fin, ca cenuşa. Oamenii se afundau în el pînă la glezne; era singura greutate. În timp ce artileria şi aviaţia continua să ciocănească insula, oamenii debarcau pe plajă cu sutele, „la fel de liniştiţi ca într-o aplicaţie".

La ora 10, mai multe jerbe s-au înălţat în mijlocul şalandelor. Un „aligator" a început să fumege. Deodată, s-a scufundat, înghiţit de adîncuri. Pe plajă, oamenii cădeau.

* Cameră de zi în S.U.A. (n.t.)

Înainte de a începe să tragă, japonezii aşteptaseră ca cel puţin două mii de americani să debarce. În clipa aceea, pămîntul dezgolit al insulei a început să scuipe foc. Bombardamentele distruseseră tot ce se găsise la suprafaţă, nu şi sub pămînt. Şi iată că subsolul insulei Iwo Jima deveni un domeniu nemaipomenit de infernal. O îngrămădire de pivniţe suprapuse, ticsite cu tunuri şi mitraliere. Acolo unde natura solului nu îngăduise construirea de pivniţe, japonezii îngropaseră tancuri. Astfel, un foc razant, orizontal, ucigător ţîşni pe neaşteptate din suprafaţa aceea cu aspect lunar. Tunurile japoneze erau îndreptate în toate direcţiile. Trupele care trecuseră mai înainte de prima linie a cazematelor (fără să o fi văzut) au fost atacate din spate; şi cum se întorceau spre a face faţă, o a doua linie deschise focul, iar altele din flancuri. În acelaşi timp, plaja şi ambarcaţiunile primeau o ploaie de proiectile de aruncător. Primele tancuri şi buldozere au debarcat sub foc. Buldozerele se înverşunau mai cu seamă să atace terasele ce nu fuseseră suficient de lovite de către bombardierele în picaj. Navele nu puteau trage asupra poziţiilor japoneze care se găseau, în clipa aceea, depăşite de trupe, împresurate de acestea. Ostaşii de marină erau nevoiţi să se apropie cît mai mult de ambrazurile ce se demascaseră şi să le scormonească cu ajutorul aruncătoarelor de flăcări, ca în asprele ceasuri din Tarawa.

Înaintarea se dovedea nespus de înceată; ba chiar, pentru moment, nici nu mai semăna măcar a înaintare. Era vorba de a încercui şi de a distruge una cîte una fiecare dintre poziţiile îngropate în mijlocul cărora se aflau cei ce debarcau. Cel mai greu sector al micuţului cap de pod era, firește, plaja şi întinderea calmă de apă din faţa acesteia. Încă de la începutul după-amiezii s-a luat hotărîrea ca grelele L.S.T. (*landing ships tanks*: mari şalande autopropulsate pentru debarcarea tancurilor şi a blindatelor) să rămînă mai retrase, iar că L.C.M.-urile şi L.C.V.P.-urile (şalupe cu motor putînd transporta fie 20-30 de oameni, fie un vehicul, fie artilerie) să facă naveta între L.S.T. şi punctele cele mai puţin bătute de foc ale plajei.

Nemaipomenită părea totuşi a fi situaţia aceea a unor oameni asistînd de pe punţile navelor, şi încă într-un chip atît de confortabil, la luarea cu asalt a insulei Iwo Jima. Reportajul radiofonic îşi depăna mai departe firul. Cu binoclul la ochi nu putea fi pierdut nici un amănunt din spectacolul debarcării. Marea începuse să se mînie, iscînd tăvăluguri înainte de a-şi sparge talazurile în tumultuoase rostogoliri; ori de cîte ori L.S.T-urile ajungeau pe tăvălugurile acelea, îşi cam pierdeau direcţia; prea puţine izbuteau să ajungă normal la plajă. Oamenii din echipele de debarcare păşeau prin apă, apoi se dădeau îndărăt, în timp ce şlepul manevra; în sfîrşit, rampa era coborîtă, tunul ori vehiculul înainta, cîrmuit, ajutat de oameni; şi dintr-odată grupul se pomenea înconjurat de jerbe şi gheizere de nisip; unii fugeau, alţii se prăbuşeau. Puţin mai departe, o echipă se chinuia să tragă cu braţele un tun ale cărui roţi se afundau în nisip; era urmată de o alta care ducea pe braţe lăzi împovărătoare. În mai multe puncte ale ţărmului trupe debarcau constant. De îndată ce rampa şalandei era coborîtă, oamenii se năpusteau, încercau cu stîngăcie să alerge prin nisip, apoi începeau să meargă. Şalandul se dădea îndărăt, ridicîndu-şi rampa, în timp ce altul sosea pentru a eşua în acelaşi loc; jerbe ţîşneau din apă; şalanda abia venită se dădea şi ea îndărăt, manevra, descria un cerc, înainte de a reveni să eşueze puţin mai departe. Proiectilele japoneze zburătăceau neîncetat nisipul negru, care se învîrteja de parcă cine ştie ce animal ascuns în el l-ar fi răscolit pe neaşteptate. Tărîmul era tivit de „aligatori” răsturnaţi pe o coastă, de camioane, de jepuri şi de tunuri antitanc date peste cap şi nemaitrebuitoare. Iar de pe nave soseau fără de istov materiale menite să acopere, să desăvîrşească distrugerile. Infirmierii mişunau şi ei, adunîndu-i pe răniţii pe jumătate îngropaţi în nisipul cărbuniu, în sfărîmături de tot soiul.

Potrivit planului, Iwo Jima ar fi trebuit cucerită în cinci zile. În seara zilei de 19 februarie, trupele nu străbătuseră nici măcar sfertul distanţei prevăzute pentru această primă

zi. Fuseseră evacuaţi o mie şapte sute de răniţi, iar numărul morţilor nu era încă bine ştiut. Patruzeci de mii de oameni fuseseră debarcaţi; mulţimea aceasta mare de soldaţi se grămădea la sud-vestul insulei, pe un spaţiu ridicol de mic. În timpul nopţii flota americană a tras asupra insulei, chiar fără de întrerupere. Dar nu putea trage asupra poziţiilor japoneze ce se aflau mult prea aproape de trupe. A doua zi, avioanele navale se întoarseră dis-de-dimineaţă. Ele bombardaseră în picaj toate poziţiile japoneze demascate, treabă continuată pînă în puterea nopţii. Cu toate acestea, trupele nu au putut avansa în ziua aceea decît 150, 200 de metri, în funcţie de situaţie. Cazematele cele mai apropiate, care nu puteau fi atacate decît cu aruncătoarele de flăcări sau cu artileria de cîmp, ţineau încă plaja sub tirul lor, încetinind debarcarea acelei mase de material aduse de nave şi care avea să anihileze, cu siguranţă, orice rezistenţă japoneză, dar pînă atunci trebuia să ajungă, fireşte, pe pămînt. Şi în ziua de 21 înaintarea pe insulă s-a dovedit la fel de înceată; în schimb, pe plajă situaţia s-a îmbunătăţit. Tunurile japoneze nu mai trăgeau cu atîta îndîrjire şi nici atît de constant. Au fost debarcate numeroase tancuri. Fiecare îşi spunea că forţele ce puseseră în sfîrşit piciorul pe pămînt aveau să se poată organiza. În tot timpul acesta portavioanele se ţineau în sud, la oarecare distanţă de Iwo Jima, spre care îşi grăbeau valurile de avioane potrivit unor tablouri ce se asemănau cu graficele unui tren suburban. Traseul acestor formaţii era necontenit urmărit pe ecranele radiolocatoarelor. Către ora 17, cîteva pete suspecte au apărut pe ecrane; dar, din necunoscute pricini, ele au fost bruiate timp de cîteva minute. La ora 17 fix, portavionul *Saratoga* primea pe puntea sa primul avion sinucigaş.

La sfîrşitul veacului al XIII-lea, domnea peste China cuceritorul mongol Kublai-Khan, a cărui putere se întindea şi dincolo de hotarele ei, mult spre miazănoapte, miazăzi şi apus. Şi atunci, aruncîndu-şi privirile spre răsărit, a dat de minuscula Japonie şi s-a hotărît să o năpădească. Întru împlinirea gîndului acesta, a pus mai întîi să se construiască

nave. Atît de multe nave, încît – după spusele poeţilor japonezi – munţii se îndoliaseră, căci prea rămăseseră golaşi. Se pare că flota lui Kublai-Khan număra cam 3 500 de nave. Pe ele s-au îmbarcat o sută de mii de războinici şi numeros personal auxiliar. Nişte navigatori au dus în Japonia vestea acelor pregătiri, de zece ori mai gogonate din pricina depărtării şi a harului lor de povestitori. Japonia nu a tremurat în faţa acestei ameninţări cumplite. Şi în timp ce toate templele înălţau rugi învăluite în aburi de tămîie, războinicii se împlătoşau; şi-au luat săbiile, arcurile şi praştiile şi au pornit spre ţărm, întru întîmpinarea duşmanului. Atunci – era la 14 august 1281 – s-a dezlănţuit cel mai groaznic taifun din toate timpurile. Navele lui Kublai-Khan s-au răzleţit pe faţa apelor şi au fost înghiţite de ele. Doar cîţiva mongoli au pus piciorul pe pămîntul japonez şi au devenit sclavi. Providenţa salvase imperiul. „Îngenunchează şi mulţumeşte Divinului Vînt al lui Ise, care a nimicit tătărasca flotă”, a scris împăratul Komei. Corpul de aviatori specializaţi, a căror misiune era să oprească invazia, distrugînd flota americană, a primit numele de „kamikaze”: „vînt divin”.

Ideea unor maşini-sinucigaşe încolţise în Japonia chiar înainte de război. Nu era deci rodul vreunei propagande moderne. Pentru toţi japonezii castei samurailor, precum şi pentru un mare număr de japonezi plebei, nici un sfîrşit nu putea fi mai dorit decît moartea de bunăvoie întru slujirea patriei. Gloria pămîntească şi accesul la raiul strămoşilor întruchipau răsplata imediată. Cînd situaţia Japoniei se dovedi grea, comandamentul japonez se văzu nevoit să recurgă la exploatarea raţională a acestui simţămînt.

Sloganul propagandei ce se făcea spre lauda corpului aceluia special de aviatori era următorul: „Un avion pentru o navă”. Un singur avion ce se strivea pe o navă de război americană o distrugea sau o scotea din luptă. Americanii aveau să fie demoralizaţi de pierderile suferite, renunţînd astfel să mai continue războiul.

Mulţi erau la număr voluntarii doritori să facă parte din corpul „kamikaze”. De cum erau admişi, se bucurau de

avantaje şi de onoruri speciale, a căror strălucire se revărsa şi asupra familiilor. Deveneau eroi naţionali încă din timpul vieţii. Înainte de supremul atac aveau îngăduinţa să îmbrace hainele de ceremonie tradiţionale. În ce priveşte pregătirea lor tehnică, era extrem de simplificată, devreme ce misiunea lor consta în a se înfige în obiectivul respectiv, încă de la reperarea lui, fără a mai avea vreo altă grijă. Ba chiar au fost aleşi, dintre piloţi, cei mai puţin destoinici; cei foarte buni erau menţinuţi pentru misiuni mai grele. De aceea, la început mai cu seamă, înainte ca instruirea piloţilor de pe avioanele-sinucigaşe să se fi îmbunătăţit, s-a întîmplat ca rezultatele să fie mult inferioare faţă de nădejdi. Oricum, vom vedea, procedeul acesta de atac a însemnat un moment primejdios şi descumpănitor pentru marinarii americani. Piloţii morţii primiseră ordinul să atace îndeosebi portavioanele.

La 21 februarie 1945, în jurul orei 17, portavionul greu *Saratoga* s-a pomenit pe punte cu trei avioane-sinucigaşe. Deşi nu a avut de suferit avarii hotărîtoare, el a trebuit totuşi să se retragă. La puţin timp după aceea, portavionul de escortă *Bismarck Sea* a primit, unul după altul, două avioane-sinucigaşe. Oamenii de pe celelalte nave au desluşit cu limpezime, în lumina amurgului, întreitul siaj – alb pe mijloc, negru pe margini – al fiecăruia dintre cele două „kamikaze”. Fuseseră loviţi, pesemne, în timpul picajului lor mortal. Plonjarea le-a fost şi lor, şi celorlalţi, fatală. În scurt timp după străluminările datorate ciocnirilor, alte izbucniri de lumină au ţîşnit din portavion; vîntul purta cu sine vuietul mai multor explozii. Pe *Bismarck Sea* au fost luate îndată măsuri de părăsire a navei. S-a scufundat la două ore după aceea, ducînd în moarte alţi 350 de oameni.

Pare-se că nu au mai fost în faţa insulei Iwo Jima alte atacuri de avioane-sinucigaşe. Sau, dacă au fost, s-au dovedit neînsemnate şi lipsite de urmări.

Ziua cea hotărîtoare pentru cucerirea insulei a fost 23 februarie. Rezistenţa japoneză nu înceta defel, dispozitivul cazematelor-pivniţe vădea aceeaşi cerbicie. Dar americanii

şi-au putut organiza, în sfîrşit, trupele de debarcare, să-şi pună la punct tehnica de distrugere a unui asemenea sistem de fortificaţii. La baza conului vulcanic situat la sud-vestul insulei, o sută optzeci de cazemate-pivniţe au fost astupate cu beton şi acoperite, de către buldozere, cu metri cubi de pămînt. S-a întîmplat ca, în cîteva din aceste locuri, japonezii să fi putut descoperi respectivele morminte; operaţia a reînceput. Atunci a fost agitată chestiunea dacă nu cumva ar fi fost mai bine să gazeze mai întîi pivniţele şi apoi să le ferece. Dar comandamentul american a renunţat la folosirea gazelor, de teamă ca nu cumva japonezii să nu exercite – după ce ar fi fost informaţi – represalii cumplite asupra prizonierilor americani. Aşadar, în ziua de 23, 180 de cazemate-pivniţe au fost pecetluite cum am arătat mai sus. Alte două sute, mai accesibile, au fost distruse prin diferite mijloace: cu aruncătoare de flăcări, cu trinitrotoluen, cu tirul obuzierelor, cu rachete lansate din avion sau din camioane. Marea greutate consta în aceea că, într-adevăr, cazematele nu se dezvăluiau decît succesiv. Invizibile rămîneau doar cît nu trăgeau. Americanii erau încredinţaţi că „neteziseră” un anume spaţiu, cînd o rafală îi culcă la pămînt pe foarte mulţi dintre ei. Forma aceasta de luptă explică exasperarea lor şi faptul că se gîndiseră la gaze. În ziua de 24 a fost pus în linie un mare număr de tancuri; mai multe dintre ele au explodat din pricina minelor. Obiectivul zilei era aerodromul cel mai apropiat de plaja Futatsune. În faţa aerodromului acestuia se aflau, dispuse în adîncime şi pe o lăţime de nouă sute metri, *opt sute* de poziţii japoneze ce se sprijineau reciproc. Nicicînd, în nici o epocă şi în nici o ţară din lume, nu a mai fost întîlnit un asemenea sistem de fortificaţii. Fiecare cazemată-pivniţă era prevăzută cu o poartă groasă din oţel; în interior se afla un tun *pe şine*. Poarta se deschidea, tunul înainta, trăgea, apoi se dădea înapoi pe şine, iar poarta se reînchidea.

Singura armă cu adevărat eficace împotriva acestor baterii îngropate era avionul lansator de rachete. Dar obiectivele trebuiau arătate piloţilor cu precizie; adică

trebuia reperată exact fiecare cazemată, făcută vizibilă, apoi alarmată aviaţia. Toate acestea presupun un sistem de comunicaţii extrem de complet şi de complex, o organizare tehnică şi perfecţionată a luptei, o cheltuială uriaşă de material, date fiind dimensiunile cîmpului de bătălie. Planul iniţial prevăzuse cucerirea insulei Iwo Jima în cinci zile, după cum am mai spus. Este limpede că, după ce au descoperit natura exactă a obiectivului, americanii şi-au modificat programul. Încredinţaţi că vor fi biruitori, ei voiau să jertfească vieţi omeneşti cît mai puţine, folosind la maximum superioritatea în mijloace materiale. Cea mai mare parte a grupării operaţionale 58 ajunsese la Ulithi, lăsînd pe seama portavioanelor de escortă grija de a răscoli zilnic pămîntul pleşuvit şi frămîntat al insulei Iwo Jima. O fotografie reprezentînd insula în primele zile ale lui martie dezvăluie un ţinut ce nu poate începea în cuvintele unei descrieri: ici concav, dincolo convex, presărat cu sfărîmături de nedefinit, aparent metalice; priveliştea se închide, după vreo sută de metri, de o masă de fum prin care se zăreşte, vag, un grup de oameni şi de avioane zburînd la mică înălţime; în primul plan, două camioane, în spatele cărora se ridică un soi de grătare din care ţîşnesc rachete; la cîţiva metri de camioane, patru oameni cu căşti pe cap, cu mîinile la urechi. În ziua de 9 martie, o patrulă de ostaşi de marină ajungea pe ţărmul de nord-est, în partea opusă punctului de debarcare. Dar insula nu a fost declarată cucerită oficial decît la 17 martie. Au fost necesare douăzeci şi şase de zile pentru parcurgerea a mai puţin de nouă kilometri. Nimitz a dat publicităţii un comunicat special: „Bătălia de la Iwo Jima s-a încheiat. Orice rezistenţă organizată japoneză a încetat. Grupuri mici de japonezi se mai apără printre stînci, iar americanii purced grabnic la exterminarea lor. Bătălia de la Iwo Jima a durat 26 de zile. Ea a costat peste 21 000 de morţi japonezi. Cele mai ridicate pierderi americane de-a lungul războiului din Pacific se ridică la 4 189 morţi, 441 dispăruţi, 15 208 răniţi”. Pentru a-i răpune pe cei 21 000 de japonezi, americanii cheltuiseră peste 40 000 tone de bombe şi obuze. Bilanţul operaţiei era indicat în ultimele

două fraze ale comunicatului: „Începînd cu ziua de 16 martie, aerodromul central al insulei este folosit de aviaţia americană. Aerodromul din sud serveşte, de mai multe zile, drept escală pentru „Superfortăreţele” cu baze în Mariane şi avînd ca obiectiv bombardarea Japoniei”.

La începutul lui martie 1945, gruparea operaţională 58, înapoiată de la Iwo Jima, a ancorat în laguna Ulithi din arhipelagul Marianelor. Ulithi se aseamănă cu marile atoluri descrise mai înainte; nu are nimic deosebit. Ca şi Kwajalein sau Majuro, fusese amenajat, pentru vremea respectivă, în „bază de circumstanţă”. În afară de instalaţiile necesare întreţinerii şi aprovizionării navelor, puteau fi văzute acolo şi alte instalaţii, menite destinderii combatanţilor. Echipajele grupării operaţionale 58 au fost trecute, oficial, în repaos. Puteai vedea, pe albastra apă a lagunei, ambarcaţiuni ce transportau oamenii spre plaje, spre barurile cu acoperişuri din frunze de palmieri, riguros conforme canoanelor hollywoodiene. Consumatorii erau asiguraţi că nu vor putea dobîndi nici măcar o picătură de alcool, nici măcar un pahar de bere, că nu vor zări nici o siluetă feminină; mulţi s-au îndreptat totuşi spre acele năluci ale plăcerii, doar pentru a coborî de pe navă timp de cîteva ceasuri. Cu puţină plajă pe punte, cu cîteva ore petrecute pe uscat în igienicele şi prefabricatele baruri, cu cîte un film văzut seara la bordul navei, ziua se scurgea. Despre război oamenii vorbeau puţin; dar de gîndit se gîndeau mult la el. Neîncetat circulau zvonuri privitoare la viitoarea plecare de la ancoră. Peste cîteva zile, fără să se ştie prea bine cum anume, situaţia se clarificase, numele viitorului obiectiv nu mai era o taină pentru nimeni: Okinawa.

În seara zilei de 10 martie, atolul Ulithi oferea o privelişte ca în vreme de pace. Ziua fusese însorită. Cîteva pîlpîiri sîngerii mai dăinuiau în dunga zării, spre apus, dar fugarul amurg tropical se şi ferea din calea nopţii înstelate. Pe uscat oamenii lucrau la lumina proiectoarelor. Navele ancorate în lagună respectau un camuflaj de principiu; prin întredeschizăturile marilor interpunţi ale portavioanelor şi

pe punţile a numeroase alte nave se vedeau petele luminoase ale ecranelor de cinematograf. Filme. Nava care nu dădea filme îngăduia celor mai mulţi din echipaj să meargă anume pentru asta pe altă navă. Documentele nu consemnează ce film a fost dat în seara aceea la bordul portavionului *Randolph*, dar se zice că ar fi fost unul poliţist. Interpuntea hangarelor era ticsită. La un moment dat spectatorii au avut impresia că nava fremăta; peste două cincimi de secundă, glasurile personajelor din film au fost acoperite de o explozie uriaşă. S-au ridicat cu toţii. Pe ecran, imaginile se derulau netulburate, dar nu mai interesau pe nimeni. Alarmă. Fiecare îşi ocupă postul de luptă. Un incendiu izbucnise pe puntea de zbor, iar la pupa se auziră cîteva explozii, mai puţin însemnate decît prima. Incendiul ce se oglindea în apa neagră putea fi văzut şi de pe celelalte nave. Toate echipajele fuseseră chemate la posturile de luptă. Din tot ceea ce se discuta cu însufleţire s-a putut trage concluzia că un avion rămas în pană se strivise de puntea lui *Randolph*. Era foarte cu putinţă să fi fost vorba de un avion de vînătoare F.6.F., uşor de recunoscut după zgomotul motorului său. În timpul căderii fuseseră auzite multe rateuri.

Incendiul de pe *Randolph* a fost stins, iar oamenii au putut părăsi posturile de luptă. A doua zi dimineaţa, după ce pupa navei se mai răcise, au putut fi descoperite sfărîmăturile unui avion japonez, precum şi rămăşiţele pilotului. Era un aviator din corpul special „kamikaze”. Venea din insula Minami Daito. Parcursese 800 de mile pentru a se strivi cu aparatul său de un portavion american aflat „în repaos”.

Gruparea operaţională 58 a ridicat ancora, pentru a se îndrepta spre Okinawa, în dimineaţa zilei de 14 martie, orele şapte, pe o vreme frumoasă şi o mare calmă; navele erau rînduite în şir, mai întîi veneau distrugătoarele. Gruparea cuprindea acum 10 portavioane grele, 6 portavioane uşoare, 8 cuirasate, 2 fregate noi-nouţe, 14 crucişătoare grele şi uşoare şi, în plus, distrugătoare.

Articulaţia acestei uriaşe grupări navale, căreia trebuia să i se alăture în largul lui Okinawa „Forţa amfibie” şi una de bombardament, nu era deloc simplă. Aşa de pildă *Enterprise*, care transporta în mod exclusiv avioane de vînătoare de noapte şi avioane-torpiloare de noapte (prevăzute cu radaruri), opera ziua, ca unitate a grupului tactic 58.4; noaptea, *Enterprise* devenea, dimpreună cu „siguranţa” sa imediată, grupul 58.5, aşezat sub ordinele contraamiralului M.B. Garder. Comanda supremă a operaţiei fusese încredinţată amiralului Raymond A. Spruance, „maşina omenească”. Ordinul general al operaţiilor şi anexele sale atingeau greutatea şi volumul unei cărţi de telefon. L-am putea rezuma spunînd că gruparea operaţională 58 pleca avînd drept direcţie generală arhipelagul Ryukyu, din care face parte şi insula Okinawa; ea urma să lovească aerodromurile din insulele învecinate, în timp ce forţele invadatoare trebuiau să se apropie de Okinawa; apoi, îi revenea sarcina să sprijine debarcarea.

După ieşirea din port, echipajele au fost informate oficial în privinţa destinaţiei. Aplicaţiile au început imediat. Bombardierele în picaj se năpusteau asupra unor ţinte remorcate de nave; artileria antiaeriană trăgea asupra unor „mîneci de vînt” remorcate de avioane. Toată lumea lua treaba foarte în serios. Fiecare trăia cu simţămîntul că, într-adevăr, cucerirea Okinawei avea să fie o operaţie grea. Radioul japonez repeta întruna că, pe măsură ce se vor apropia de apărarea metropolitană a Japoniei, forţele americane vor întîmpina o opoziţie tot mai densă şi mai eficace, aducătoare de moarte pînă în cele din urmă. Nu chiar totul era absurd în afirmaţia aceasta. Apărarea Iwo Jimei prilejuise cunoaşterea modalităţii japoneze de a se retrage. Marina şi aviaţia japoneză aveau să poată opera acum în imediata apropiere a bazelor lor. Mai circula şi zvonul că avioanele-sinucigaşe vor fi utilizate în masă.

Deşi situată la 950 mile de Tokio (460 de Nagasaki), Okinawa făcea parte din Japonia metropolitană. O insulă (Japonia nu este alcătuită decît din insule) de 180 kilometri

lungime, foarte decupată, a cărei lăţime variază între 6 şi 28 de kilometri, potrivit locului respectiv. Populaţia civilă însuma, înainte de război, 200 000 de locuitori. (Două oraşe mari, a cîte 60 000 şi 30 000 locuitori). Americanii erau încredinţaţi că, în martie 1945, efectivul garnizoanei se ridica la 60 000 oameni. Pe fotografiile luate de avioanele de cercetare apăreau cinci aerodromuri.

La 16 martie, gruparea operaţională s-a întîlnit cu navele sale petroliere în larg şi s-a realimentat. Cerul era noros, marea cenuşie. Echipajele petrolierelor şi cele de pe celelalte nave îşi vorbeau de la o navă la alta, înălţîndu-şi cînd şi cînd privirile spre cer. Apoi petrolierele s-au depărtat. Navele grupării au reintrat în formaţie, luînd direcţia Ryukyu, cu 25 de noduri. Fiecare ins din escadra aceea uriaşă gîndea cam aşa: „Fi-vom oare descoperiţi înainte ca avioanele noastre să fi atacat aerodromurile japoneze ?”.

Poate că nu am spus cum numeau americanii siluetele ce apar pe ecranul revelator al radarului. Le porecleau *bogies*, adică spectre. La 17 martie ora 21,40 un difuzor începu să cîrîie în compartimentul viu luminat al postului de comandă de informare al *Enterprise*-ului. Se făcu linişte: „Spectre 142, 72 mile”, rosti glasul acela, pe un ton neutru. Cu gesturi gemene, doi telefonişti aşezaţi în faţa unui tablou îşi manevrară fişele: „Spectre 142, 72 mile”. Un dactilograf se apucase să bată la maşina silenţioasă. Un ofiţer ieşi. Afară, noaptea era neagră; marinarii de cart nu puteau desluşi decît navele cele mai apropiate ale formaţiei. Radarul detecta, situînd trei avioane ce zburau la 130 kilometri prin beznă. La cîteva minute după aceea, fură semnalate şi alte spectre. Instalaţia I.F.F. (*Interrogation Friend of Foe*) le indică drept avioane inamice. Neîndoios, gruparea operaţională fusese reperată.

Enterprise reacţionă pe dată, cum i-o cerea noua sa funcţie de „portavion de noapte”. Puţini din echipajul *Enterprise*-ului şi-ar fi închipuit la începutul războiului că aveau să vină clipe în care un grup de avioane de vînătoare

să fie silit a-şi lua zborul în bezna nopţii. Iar acum, asta nu i se mai părea nimănui extraordinar. Ne dăm întotdeauna seama, cu tristeţe, că nimic nu stimulează mai tare ingeniozitatea ca războiul. De aceea, toţi găseau că şi manipularea avioanelor, pe punte, în noapte, şi decolările în noapte, şi reintrarea în formaţie, tot în noapte, şi plecările sigure spre un obiectiv invizibil sînt întru totul fireşti. Noptaticele *păsări* s-au reîntors cîteva ore mai tîrziu, direct pe nava lor, fără de şovăire, ca şi la luarea zborului. Doborîseră două bimotoare japoneze. Ceilalţi inamici se depărtaseră.

În ziua de 18 soarele nu se arătă pe cer; nimeni nu i-a văzut faţa. Se arcuia, tot mai albicios, peste marea vineţie. Răcoare şi umezeală: vreme japoneză. La 5,45 primele avioane au început să-şi ia zborul de pe toate punţile. Mai multe formaţii aeriene aveau să se alcătuiască pe deasupra grupării operaţionale de nave. Avioanele se înălţau, se grupau în văzduh, în escadrile etajate; erau patrulele de acoperire ale navelor menite să efectueze raiduri avînd drept ţintă aerodromurile. La bordul tuturor navelor oamenii de la radiolocatoare pîndeau, aplecaţi asupra micilor lor ecrane, apariţia oricărui „spectru” suspect. Asta nu-i împiedica pe marinarii de pe punte să-şi ridice capetele şi să scruteze cerul cîlţos, plumburiu. Oamenii nu erau prea neliniştiţi, mai mult încordaţi.

La scurt timp după ora 7 au fost semnalate „spectre”. La 7,37 un monomotor japonez a pătruns prin plafonul de nori. Pe loc, proiectoarele antiaerianei brăzdară cerul, însoţîndu-se cu zgomot de tunet. Japonezul cobora în picaj. O singură întrebare îşi făcuse de îndată cuib în cugetele oamenilor: „Să fie oare un avion sinucigaş ?” Argintia bombă sclipi în văzduh. Nu era un avion-sinucigaş. Japonezul luă din nou puţină înălţime; apoi, lovit de antiaeriană, căzu. Bomba nu i-a explodat. La 8,07 un biomotor, preocupat cu atacarea portavionului *Intrepid*, fu lovit de antiaeriană şi explodă în văzduh. Navele grupării operaţionale au fost atacate astfel toată ziua de către avioane izolate sau zburînd în formaţii mici. Nici un atac din

partea avioanelor-sinucigaşe.

În timpul acesta, aviatorii grupării operaţionale bombardau instalaţiile militare ale insulelor Ryukyu. Se aşteptaseră să întîmpine acea opoziţie „tot mai densă şi mai eficace”, despre care tot pomenea postul de radio japonez. Dar, pretutindeni, o apărare slabă şi, adesea, oameni luaţi prin surprindere. Cînd soseau deasupra vreunor aerodromuri care, firesc, ar fi trebuit să se găsească în alarmă – mai ales după ce gruparea operaţională 58 fusese reperată – aviatorii americani zăreau cîteva avioane paşnic aliniate în faţa hangarelor; mai apoi, japonezi alergau în toate părţile. Prea tîrziu. Într-un minut aerodromul era cuprins de flăcări. Rachetele semănau involte flori roşii şi negre, flori mistuitoare, ce produceau un efect spectaculos nemaipomenit. În locurile în care avioanele japoneze puteau decola, ele erau doborîte în lupte inegale. Inegale în privinţa numărului, inegale sub raportul calităţii avioanelor şi al armamentului, al pregătirii piloţilor. Aproape 275 de avioane japoneze au fost nimicite în ziua aceea la sol şi mai mult de 110 doborîte. La întoarcere, în rîndurile americanilor domnea optimismul. Mitscher luase tocmai cunoştinţă de situaţie din raportul unui avion de recunoaştere: „Concentrare de nave grele de război la Kure”. Kure este un port important, în Marea Interioară, în partea meridională a regiunii Hondo, principala insulă a Japoniei. „De ce să nu atacăm Kure ?” a întrebat Mitscher.

De ce nu ? Bombardierele grele „au dus războiul pînă în inima Japoniei”. La 10 martie, Tokio a suferit cel de al doisprezecelea bombardament: 300 superfortăreţe, venite de la baza Guam, au aruncat asupra oraşului 1 200 tone de bombe. „Nu am văzut niciodată spectacol mai impresionant decît oraşul Tokio în flăcări”, a declarat generalul Thomas Power la coborîrea sa din avion. „Cartiere întregi ardeau. Peste 38 kilometri pătraţi ai capitalei au fost devastaţi”. La 13 martie Osaka, al doilea oraş al Japoniei (trei milioane locuitori), a primit la rîndu-i vizita a 300 superfortăreţe: 8

kilometri pătraţi în flăcări. Aviatorii grupării operaţionale aveau să aibă prilejul de a li se atribui obiective militare. Aveau să survoleze, fără să arunce nici măcar o bombă, mai multe oraşe japoneze care nu se văd de sus decît asemenea unor imense grupări de pătrate mici, deschise la culoare, fragile ca înfăţişare; într-adevăr, tare fragile. Aveau să atace nave ancorate în portul Kure, înfruntînd o antiaeriană de temut, în stare să doboare aproape cincizeci de avioane. Potrivit rapoartelor, au fost avariate: 1 cuirasat, 1 cuirasat hibrid (amenajat ca portavion), 3 portavioane, 1 portavion uşor, 2 crucişătoare.

În aceeaşi zi, deci tot la 19 martie, navele grupării operaţionale au fost din nou atacate de aviaţia japoneză. *Franklin* s-a pomenit lovit de două bombe. Cînd se privea de pe altă navă cum un proiectil lovea un portavion, nu se putea cunoaşte niciodată, imediat, gravitatea efectului său: uneori nimic, alteori un adevărat dezastru; totul depindea nu de locul în care cădea bomba, ci de cel în care exploda. Cele două bombe care au lovit *Franklin*-ul au provocat o dezastruoasă serie de incendii şi explozii. Portavionul nu s-a scufundat, dar un crucişător a trebuit să-l remorcheze. La cîteva minute după *Franklin* a fost lovită nava *Wasp*. O singură bombă i-a pricinuit mari avarii. Totuşi, a fost în stare să navigheze singură mai departe. Astfel s-a încheiat ziua. După atacurile aeriene date împotriva portului Kure, gruparea operaţională – care se răsfirase pe o linie lungă, în largul insulelor Sikok şi Hondo – se regrupă şi porni spre sud.

Sosi şi ziua de 20 martie. Gruparea operaţională naviga cu viteză redusă, cu 15 noduri, pentru a nu lăsa singură, în spate, nava *Franklin* remorcată. Pe nave oamenii se arătau miraţi că nu avuseseră încă de suportat atacuri aeriene masive. Cînd, spre ora 16, difuzoarele au anunţat că „spectrele” ce veneau dinspre nord fuseseră semnalate de observarea de radiolocaţie, fiecare a trecut la pregătirile de rigoare. Patrulele de acoperire se aflau în văzduh, iar timpul noros trebuia să îngăduie cel puţin unei părţi a atacatorilor

să evite interceptarea. Într-adevăr ea s-a produs. La ora 16,30, mai multe avioane japoneze au ieşit din nori. Ele şi-au concentrat atacurile asupra navei *Franklin*. Se pare că nu au obţinut nici un rezultat. În schimb, a fost avariată o altă navă: „Portavionul *Enterprise* a fost lovit de focul propriei noastre artilerii şi făcut inutilizabil pentru operaţii aeriene”. Iată, am zice, un lucru ciudat. Din nefericire, este tot ce a fost posibil să se ştie despre incidentul – sau accidentul – acesta. Istoricii s-au menţinut discreţi, documentele oficiale au rămas şi ele, pînă în prezent, mute. Secret militar. Ne-am oprit asupra lui, pentru că, în războiul acesta, purtat în stil americănesc, totul a fost fotografiat, cinematografiat, radiodifuzat, povestit cu belşug de amănunte. Este evident că nu poate fi vorba de vreo tulburătoare enigmă, care să ne împiedice să analizăm îndeaproape episoadele caracteristice ale campaniei din Okinawa. În seara zilei de 20 martie, *Enterprise* a fost trimis spre Ulithi, dimpreună cu *Franklin* şi *Wasp*. Un anume număr de avioane de vînătoare de noapte s-au desprins, momentan, de pe alte portavioane ale grupării operaţionale. Să rămînem cu ele. Iar cu „marele E”, desigur ne vom reîntîlni.

Ordinul general de operaţii prevedea, înainte de asaltul împotriva Okinawei, cucerirea insuliţelor Keramas ce se întind de la 16 la 72 kilometri vest faţă de partea sudică a Okinawei. În martie 1945 mai exista pe ele viaţă. Nici o stîncă japoneză nelocuită. Ca rasă, insularii din Keramas reprezentau un tip intermediar între japonezul plebeu (faţă rotundă) şi chinezul din Ce-Kiang. Paşnici, harnici, trudind pe minusculele lor ogoare, ei locuiau în case de piatră acoperite cu ţiglă. Arhipelagul era apărat de o garnizoană ce însuma aproape 800 de oameni; aviaţie, deloc. E lesne de închipuit ce a însemnat „cucerirea” aceasta. Toţi americanii erau dispuşi să se arate binevoitori faţă de băştinaşii ce supravieţuiseră după pulverizarea obiectivelor respective; îi priveau cu o curiozitate şăgalnică. Dar vai, insularii aceia erau îndestul de japonezi pentru ca expresia

„barbari străini” să însemne, în sufletul lor, demoni. Desfăşurarea de mijloace războinice, cărora le fuseseră martori, le întărea şi mai mult asemenea convingere. Ce mai încolo şi încoace, şi-au curmat viaţa cu sutele. Printre cadavrele adulţilor, americanii au descoperit pe cele ale copiilor ucişi de părinţii lor înainte de săvîrşirea actului colectiv de sinucidere.

Au mai descoperit, stivuite printre caverne, vreo trei sute de ciudate vedete mici, monolocuri, prevăzute în faţă cu un con exploziv analog celui al torpilelor. Privind îngînduraţi la „ambarcaţiunile-sinucigaşe”, se întrebau cam cîte maşinării asemănătoare or fi existînd la Okinawa şi cînd anume aveau să fie folosite împotriva flotei americane.

Debarcarea la Okinawa a fost o operaţie uriaşă, mai importantă, într-un fel, decît debarcarea în Sicilia sau cea din Normandia, datorită distanţei. În orice operaţie de debarcare, cea mai mică dificultate sporeşte de cîteva ori, chiar dacă distanţa faţă de bazele de plecare este doar dublă. Ziua Z fusese fixată pentru 1 aprilie. Începînd de la 21 martie, Okinawa a fost bombardată fără contenire, cu tunul, şi nu numai astfel ci şi de către următoarele forţe aeriene: de avioane; de avioane ale grupării operaţionale 58; de superfortăreţe ale Armatei a 20-a aeriene din Mariane; de superfortăreţe ale Armatei a 5-a aeriene din Luzon; de superfortăreţe ale Armatei a 14-a aeriene, venind de la bazele americane din China. Tot ceea ce era vizibil la suprafaţa insulei a fost martirizat de bombe, pînă şi cimitirele. Forţa atacatoare era de două ori mai mare decît oricare alta pusă pînă atunci în acţiune în Pacific. Forţele terestre, care cuprindeau trupe de marină şi trupe ale armatei de uscat, trecuseră sub ordinele generalului-locotenent Simon Bolívar Buckner, care trebuia să-şi asume comanda supremă pe solul Okinawei, de îndată ce corpul expediţionar s-ar fi dovedit în stare să se menţină acolo. În ansamblu, operaţia rămînea, oricum, sub comanda strategică a amiralului Spruance. În ziua Z, 1 400 de nave se aflau adunate în apele Okinawei. Comandantul alesese ca zonă de debarcare plajele situate în sud-vestul insulei.

Priveliştea asaltului dat Okinawei, în dimineaţa zilei Z, nu poate fi închipuită altfel decît cu ochii minţii, dacă vrem să o privim în ansamblul său. Nimeni din cei care au luat parte la el nu l-ar fi putut vedea în deplina-i desfăşurare, în afară de şefii cei mari, fireşte; pentru combatanţi, el căpăta – într-o anume măsură – un caracter abstract. Ca întotdeauna, cei ce l-au văzut totuşi mai concret au fost ostaşii de marină şi soldaţii care pe navele de debarcare, ce se îndepărtau de transportoare, se îndreptau spre plaje. Le era de-ajuns să arunce în urmă o privire, pentru a putea cuprinde cu ochii „armada” care, de la înălţimea nu prea mare unde se aflau, părea să năpădească toate direcţiile, pînă către largul zării. La nord şi la sud cuirasatele grupărilor cu misiuni de bombardament se asemănau cu nişte păduri răsărite pe mare. Îşi trimiteau salvele în văzduh cu o precizie de orologiu. Puteau fi desluşite atît jeturile de lumină din clipa pornirii salvelor, cît şi reflectarea acestora pe cenuşiul mării. Pe deasupra capetelor, cerul alburiu nu era decît un uriaş zumzet de avioane; argintiile formaţii se deplasau păstrînd o disciplină absolută. Liniile de front ale diferitelor mijloace de debarcare, aflate în drum spre ţărm, păreau mai puţin rigide, atît din pricina hulei, cît şi pentru că zigzagau uşor, aşa cum rezultă şi din fotografiile luate (din avion) în clipele acelea. Totuşi, navele de debarcare aparţinînd primului val au ajuns la ţărm aproape în acelaşi timp. La început, oamenii au văzut ţărmul Okinawei ca o faleză plumburie nimbată de fum; apoi au putut desluşi şi detaliile, pînă ce s-au găsit, în sfîrşit, în faţa plajelor, dincolo de care se ridica un zid de trei metri înălţime, străpuns de numeroase breşe făcute de bombe şi proiectile. Pentru trecerea zidului fuseseră pregătite scări. Tractoarele amfibii au ieşit din apă şi au înaintat pînă la piciorul zidului. Oamenii săreau pe uscat, pentru a acoperi debarcarea celor din şalupe, care veneau cu scări. Pămîntul se cutremura sub exploziile de proiectile ce continuau să cadă, ca grindina, la cîteva sute de metri de ţărm. Oamenii treceau zidul, ajutîndu-se de scări sau pătrunzînd prin breşe; o făceau fără grabă, în linişte şi

ordine, cuprinşi totuşi de o anume teamă. Trecuse pentru americani vremea aceea în care îşi închipuiau că pot debarca pe un pământ unde bombardamentul prealabil şterse orice urmă de japonez. Fără îndoială că mai existau pe Okinawa japonezi; singurul lucru important era să se ştie în ce clipă anume aveau să deschidă focul. Pe plajă soseau neîncetat tunuri şi tancuri, în timp ce oamenii înaintau dincolo de zid. Acolo se întindea un soi de terasă, ideal amplasament pentru tunurile de campanie sau pentru armele automate. La prima vedere, spaţiul era pustiu. Cei ce înaintau primii se temeau, în fiece clipă, că vor fi surprinşi de focul brusc declanşat al japonezilor, sau că vor sări în aer după ce au călcat pe vreo mină. Nimic însă. Doar bombele şi proiectilele americane zguduiau pământul. Cîtva timp înaintarea a fost oprită, spre a îngădui tancurilor şi tunurilor să treacă zidul cu ajutorul rampelor amenajate în dreptul breşelor; apoi a continuat. Decorul – o tristă pustietate răscolită şi calcinată de bombardament. Peisajul nu mai avea nici un caracter geografic, şi greu ar fi fost de spus, de nu s-ar fi ştiut dinainte, în ce parte a lumii se găseau cu toţii. Împărăţia aceasta anonimă aparţinea războiului şi nimănui altcuiva. Ostaşii din trupele de debarcare au descoperit ici-colo, în pământul frământat, amplasamente betonate menite bateriilor, uneori aproape intacte. Goale. Cu toţii îşi spuneau: „Vor ieşi la iveală, cînd vor sosi pe plajă cele dintîi aprovizionări, ca la Iwo Jima.” La ora 11 dimineaţa, japonezii nu dăduseră încă semne de viaţă. Soldaţii din primele valuri atacatoare au atins obiectivele prevăzute pentru a treia zi în doar trei ore. În seara zilei Z, americanii nu întîlniseră nici măcar un singur japonez pe Okinawa. Pierderile totale ale corpului expediţionar înregistrau numai doi oameni: un accidentat şi un bolnav.

Singurii japonezi care s-au arătat au fost nişte aviatori. Mai multe atacuri aeriene, lipsite de importanţă, au avut loc în timpul zilei, împotriva navelor răzleţite în faţa Okinawei. Nici o formaţie nu depăşea douăsprezece avioane şi nici un singur avion-sinucigaş nu s-a arătat. Nici o avarie demnă de

luat în seamă. Multe dintre nave nu au fost nici măcar survolate. Reacţia aeriană japoneză nu se asemăna defel cu raidurile masive şi disperate la care se aştepta toată lumea.

Corpul 3 amfibiu aparţinînd trupelor de marină debarcase în partea nordică a zonei alese; Corpul 24 al Armatei, în partea de sud. De îndată ce unităţile de luptă s-au regrupat pe uscat, trupele de marină s-au îndreptat spre nord, iar soldaţii armatei spre sud. Ziua Z plus 1: nici unii, nici ceilalţi nu au întîlnit vreun japonez. Înaintarea se dovedea ordonată, prudentă, regulată şi, întrucîtva, neliniştitoare pentru oameni. Orice luptător încearcă asemenea simţămînt cînd înaintează fără să întîmpine nici o opoziţie, într-un teren pe care se aştepta să-l vadă apărat cu străşnicie; în asemenea situaţie chiar şi un animal şovăie, adulmecă, temîndu-se de cine ştie ce capcană. Nu este deloc exagerat dacă spunem că trupele de marină au simţit un fel de uşurare în ziua Z plus 2, adică la 3 aprilie, cînd au reperat cîteva poziţii ocupate la est de aerodromul Yontan. Poziţiile acestea erau nişte cazemate şi pivniţe fortificate, asemănătoare celor de la Iwo Jima. Apărătorii au dovedit aceeaşi hotărîre ca la Iwo Jima dar, prea puţin numeroşi în locul acela, au fost lesne exterminaţi prin mijloace deja încercate. După ce au fost surprinşi că nu au dat de nimeni, ostaşii de marină s-au mirat că, drept apărare a unui aerodrom, nu au întîlnit decît cele cîteva poziţii. Comportamentul japonezilor rămînea de neînţeles. Aerodromul a fost ocupat, apoi curăţat şi readus într-o stare desăvîrşită de către echipe motorizate; după aceea, amenajat, aprovizionat; a doua zi seara, putea sluji de bază avioanelor americane. Peste două zile, adică în seara zilei de 4, nici trupele de marină, nici cele ale armatei de uscat nu înfruntaseră încă inamicul, în afară doar de slaba rezistenţă întîmpinată la aerodrom, de care am amintit. Atacurile aviaţiei japoneze nu fuseseră nici mai numeroase, nici mai importante, nici mai eficace ca în prima zi. Sprijinul aerian al trupelor debarcate se instala, în parte, chiar pe insulă, artileria şi tancurile debarcau în cantitate mare. În

cursul primelor zile, înaintarea a fost reglată numai în funcţie de sosirea pe uscat a aprovizionărilor. Faţă de program, campania se afla în avans cu mai multe zile.

La 5 aprilie, trupele armatei, care se îndreptaseră continuu spre sud, au dat, în sfîrşit, de cea dintîi linie de rezistenţă japoneză.

Japonezii părăsiseră cu totul partea de nord a insulei. Încă din prima zi a bombardamentului preliminar, adică de îndată ce atacul iminent a devenit certitudine, japonezii luaseră hotărîrea aceasta. Nouăzeci şi şapte la sută din efectivele garnizoanei, inclusiv artileria, fuseseră concentrate în sud. Toţi civilii bărbaţi, de la şaisprezece la şaizeci de ani, fuseseră aduşi în această mică fortificaţie şi înarmaţi. Iată planul japonez: să constituie o tabără retrasă, în faţa căreia înaintarea americană să fie întîrziată astfel încît să nu se mai facă simţită vreme de cîteva săptămîni; în timpul acesta, să *distrugă navele*, a căror continuă prezenţă era absolut indispensabilă trupelor debarcate. Să le distrugă prin masive atacuri de avioane-sinucigaşe.

Primul dintre aceste atacuri a avut loc la 6 aprilie.

Încă din zori cerul, destul de noros pînă atunci, deveni plumburiu de-a binelea. Vîntul sufla dinspre nord, cu 8 pînă la 10 metri pe secundă; hulă de nord-vest. Primele grupuri importante de „spectre” au fost reperate pe ecranele radarului puţin după ora 13. De îndată, la bordul tuturor portavioanelor au şi fost eliberate punţile de zbor. Vînătorii s-au înălţat în văzduh.

Avioanele japoneze îşi luaseră zborul cu sutele (între patru şi cinci sute) de pe aerodromurile din nord ale arhipelagului Kyu-Syu. Cele mai multe, nu toate, erau avioane aparţinînd Corpului Special Kamikaze. Printre voluntarii aceştia ai morţii se afla şi un anume număr de bombardiere rapide bimotoare şi avioane Zero noi, pilotate de oameni experimentaţi, destinaţi – în principiu – să supravieţuiască. Avioanele sinucigaşe erau vechi avioane Zero, bombardiere în picaj model 1937, avioane-torpiloare

şi hidroavioane perimate. Pentru foarte mulţi dintre piloţii acestor avioane învechite, misiunea spre Okinawa nu era numai ultima, ci şi prima. După cîteva săptămîni de exerciţii, îmbrăcaseră uniforma de ceremonie, îşi puseseră insigna onorifică specială şi se ridicaseră în văzduh, încadraţi precum o turmă de cîini deschizători de drumuri. Jertfa a fost cumplită. Un mare număr de tineri piloţi americani şi-au cucerit în ziua aceea titlul de aşi. Cifrele pierderilor aeriene japoneze din 6 aprilie, reproduse în diferite documente americane, nu concordă. Cea mai ridicată este 561, cea mai scăzută 307. Se poate alege între cele două şi chiar mai aproape de cea scăzută. Comparativ, trebuie arătată şi cifra pierderilor americane: două avioane. Este aproape sigur că patru piloţi de pe *Yorktown*, care au operat împreună, au doborît 50 de piloţi „kamikaze", fără să fi fost atinşi de vreun proiectil. Piloţii morţii nu vedeau decît ţinta de care trebuiau să se strivească; incapabili să manevreze, ei nu trăgeau asupra atacatorilor, nici nu se gîndeau la asta. Zero-urile de escortă se străduiau să-i apere pe aventurierii aceia atît de vulnerabili, dar nu erau destul de numeroşi. Oricum, nu am obţine decît un bilanţ grosolan de inexact înscriind doar, prin comparaţie cu cifra pierderilor japoneze, pe cea a avioanelor americane doborîte. Piloţii „corpului special" veniseră să se strivească, dimpreună cu avioanele lor, de navele americane şi un anume număr şi-a dus misiunea la bun sfîrşit, dacă ne putem exprima astfel. Categoria de nave cel mai greu încercate a fost cea a distrugătoarelor şi iată de ce. Prevăzînd atacurile-sinucigaşe şi dornici să le intercepteze cît mai departe de locul unde erau concentrate navele, americanii dispuseseră în arc de cerc, la nord-vest de Okinawa, o linie de distrugătoare prevăzute cu staţii de radiolocaţie cu bătaie mare împotriva avioanelor şi cu altele de identificare. Foişoarele acestea de observaţie au alarmat aviaţia americană, care a sosit în mare viteză. Aproape jumătate din efectivele atacului-sinucigaş din 6 aprilie a fost oprită de interceptarea astfel organizată. O bună parte dintre piloţii „kamikaze" supravieţuitori s-au năpustit

asupra primelor nave americane văzute, adică asupra acestor distrugătoare. Alţii s-au dus mai departe, proiectîndu-se asupra unor nave mai importante.

Uriaşa flotă americană – puternică, pregătită să lovească în toate direcţiile – se afla răspîndită pe mare, nu numai respingînd atacurile avioanelor-sinucigaşe, dar şi controlînd o întreagă porţiune a oceanului. În seara zilei de 6 aprilie, comandantul unui submarin aflat în supraveghere în largul strîmtorii Bungo Suido, care desparte insulele Kyu-Syu de Shikiku şi duce spre Marea Interioară, a văzut apărînd pe ecranul radarului său siluetele unei forţe navale inamice. Peste un minut mesajul său plutea pe calea undelor: „Un cuirasat, mai multe alte nave, drum 180”. Adică, drumul spre sud. Supravieţuitorii flotei japoneze intrau în scenă. Amiralii japonezi interogaţi după război au fost cu toţii de părerea că, după bătălia de la Leyte, fuseseră perfect conştienţi de faptul că supremaţia mării nu mai putea fi disputată americanilor. „Pentru apărarea pămînturilor noastre a trebuit să recurgem la trupele de uscat, la avioanele-sinucigaşe şi în general la aviaţia noastră”, a declarat Ozawa. Iar Yonai, ministrul marinei, în cabinetul Koiso: „Am simţit apropierea sfîrşitului”. Totuşi, ultimele nave ale împăratului ieşiseră pe mare. „Vom pieri împreună sau vom salva Statul”. Să piară onorabil, într-o ultimă bătălie. Se prea poate ca într-adevăr comandamentul naval japonez să-şi fi păstrat, în pofida situaţiei, o ultimă nădejde, aceea de a găsi gruparea operaţională 58 dezorientată de atacurile avioanelor-sinucigaşe.

Nici o pierdere de cumpăt, însă, în partea americană. Mitscher ordonă îndată ca trei grupuri ale grupării operaţionale 58 să se concentreze la nord-est de Okinawa. În zorii zilei de 7 aprilie, 40 de avioane de vînătoare cercetează suprafaţa sură a oceanului. La 8,22, un grup de avioane al navei *Essex* reperează inamicul: „Un cuirasat din clasa *Yamato*, 1 crucişător, 8 distrugătoare”. Alte avioane îşi iau zborul: 132 de vînătoare, 50 de bombardament în picaj, 98 avioane-torpiloare. Timpul este noros, deloc

favorabil; plafon la o mie metri; vizibilitatea între cinci şi opt mii, cu averse. În mai puţin de o jumătate oră de zbor apare obiectivul. Cuirasatul „din clasa *Yamato*" este însuşi *Yamato* de 63 000 tone, cu 9 tunuri de 450. Uriaşă fortăreaţă plutind pe mare, el înaintează încununat de multicolora-i pădure iscată de antiaeriana sa. Dar fără nici un avion care să-l apere. Unde rămăsese vremea în care fiecare vulnerabil avion-torpilor american avea de înfruntat un nor de Zero-uri acrobate, înainte de a lansa, cu unul la sută şansă de a ieşi teafăr ? O şansă dintr-o sută, iată acum soarta navelor acestea, inclusiv a colosului amintit. Stăpînirea văzduhului o atrage după sine pe cea a mării, cele mai straşnice tunuri nu au nici o putere în faţa acestui adevăr de netăgăduit. Bombe mari au şi făcut explozie pe puntea lui *Yamato*; vînătorii, care zboară cu o viteză fantastică, asfixiază cu rafale bateriile sale antiaeriene, în timp ce avioanele-torpiloare lansează cu zecile torpilele lor înspre coca navei. La două sute metri distanţă, se scufundă două distrugătoare; crucişătorul este învăluit în fum, stopat, încremenit pe mare. Acesta este spectacolul pe care îl văd aviatorii celui de al doilea val lansat de portavioane, val alcătuit din 88 avioane de vînătoare, 75 bombardiere în picaj, 33 avioane-torpiloare. Patru distrugătoare rămîn lîngă *Yamato*, care descrie pe mare unduitoare linii. Antiaeriana sa trage întruna. Ce mai pot spera oamenii aflaţi la bordul navei ? Dacă ne-am strădui o clipă să ne închipuim în locul lor, ne-am afla pe o insulă de fier, unde bubuitul tunurilor face ca fiecare să fie singur cu sine însuşi, ca în miezul celei mai adînci linişti; dar chiar şi zgomotul acesta înăbuşă gîndirea. Cea mai grea încercare este, desigur, mitralierea de către avioanele de vînătoare. Trecerea fiecăruia dintre bolidurile acelea argintate întrerupe, pentru o fărîmă de timp, pînă şi sentimentul vieţii. Tunarii, care continuă totuşi să tragă, execută, fără să mai gîndească, un gest reflex dobîndit prin educaţie ostăşească. În adîncurile navei, unde tunetul artileriei se aude slab, oamenii ştiu că se desfăşoară un atac aerian, dar nu cunosc situaţia exactă. În cutare compartiment, umplut de vapori fiindcă s-a spart un

colector, ei nu mai sînt decît nişte forme inerte, moi, zăcînd pe podeaua metalică; pentru ei bătălia s-a încheiat. Torpilele au şi deschis breşe în pîntecele navei. Asta înseamnă că în alte alveole bine închise, cu totul cufundate în beznă, oameni încleştaţi de barele superioare ale scărilor se luptă poate cu sălbăticie între ei, pentru a le atinge, nădăjduind că astfel moartea va întîrzia fie şi numai o clipă; iar apa năvălitoare urcă. Cumplită trebuie să le fi fost spaima. Sau poate că, dimpotrivă, aşteptau moartea cu stoicism; este cu neputinţă de ştiut. Nici un reportaj nu a descris vreodată moartea oamenilor din aceste compartimente, precum nici pe cea a ocupanţilor din acele pivniţe cimentate ale Iwo Jimei şi Okinawei.

Pe cer avioanele americane se rotesc fără grabă în jurul pradei lor; conducătorul luptei împarte cu precizie misiunile. Apoi, fiindcă trebuie să se şi termine, avioanele de vînătoare şi bombardierele în picaj ale celui de al doilea val plonjează; avioanele torpiloare pierd din înălţime şi înaintează, înconjurate de roiul lor protector. Prima victimă este crucişătorul inert: 12 bombe, 8 torpile. Sfîrtecat, aproape făcut pulbere, se sparge în bucăţi care cad şi dispar. Distrugătoarele îşi primesc porţia: două se scufundă imediat, un altul stopează în timp ce din el se înalţă flăcări înalte şi luminoase care, văzute de sus, îl fac să semene cu un fel de sfeşnic aşezat pe marea de cenuşă. În acelaşi timp *Yamato* primeşte alte bombe şi alte torpile; apoi, dintr-odată, începe a se înclina. Aviatorii îl văd limpede cum se apleacă, deşi antiaeriana lui continuă să tragă; siajul său devine mai puţin vizibil; încetineşte. Antiaeriana se molcomeşte şi ea, se dereglează, trage mai puţin sus, ca jetul de apă ce-şi pierde vlaga. *Yamato* are să se scufunde. Nu. O lumină uriaşă, orbitoare, portocalie ca un apus de soare, apoi un colosal gheizer de flăcări galbene şi de fum negru; şi o singură bubuitură. Pe urmă, nimic. *Yamato* a făcut explozie. Nici un supravieţuitor. Piesa s-a terminat. Trei distrugătoare se îndepărtează cu toată viteza, nimeni nu le mai ia urma. Poate că e mai bine aşa, să se mai întoarcă în Japonia cîţiva martori, spre a povesti şi cel din

urmă act.

Cel de al doilea atac masiv al avioanelor-sinucigaşe împotriva navelor care sprijină debarcarea în Okinawa a avut loc în aceeaşi zi, 7 aprilie. Ca şi în ajun, piloţii „kamikaze” erau încadraţi de avioane nesinucigaşe. Cu totul, 182 de avioane (cifră oficială, de o excesivă precizie); 58 au fost doborîte de vînătorii de pe portavioane, 35 de către antiaeriana navelor. Un anume număr de avioane-sinucigaşe au izbutit să se strivească de obiectivele lor, dar documentele nu spun cîte. Procentajul impacturilor era foarte slab; totuşi, dăinuia impresia că o continuare a unor asemenea atacuri ar fi avut efecte catastrofale pentru americani. Oricum, este sigur că primele două zile atacurile-sinucigaşe au afectat nespus moralul american. Practic, flota japoneză era distrusă, apărarea aeriană a teritoriului nipon nu mai constituia un obstacol veritabil pentru raidurile părţii adverse. Dar ? Dar dacă aceşti *desperados* reuşeau să distrugă sau să avarieze aproape toate navele americane, cum să se mai strîngă cleştele, cum să mai fie efectuată invazia ? Şefilor americani le era din ce în ce mai clar că nici o distrugere nu putea duce la demoralizarea acestui popor, astfel încît să-l constrîngă să capituleze. Şi atunci ? Oare trebuia exterminată întreaga populaţie a Japoniei ? Echipajele navelor nu-şi puneau chiar asemenea întrebări, dar cugetul le era neliniştit; şi apoi, se întrebau, mai ales, dacă în războiul acesta devenit de neispăşit, voluntarii morţii nu aveau să-i învingă, totuşi. Şi, chiar dacă teama lor nu depăşea măsura, ei se simţeau groaznic de stînjeniţi. Una este să înfrunţi un adversar hotărît să lupte pînă la moarte şi alta este să te vezi atacat de un inamic care, deliberat şi sistematic, se omoară pe sine pentru a te omorî. Forma aceasta de luptă întrecea chiar marginile luptei neispăşibile, ea introducea un element psihic nou, greu de îndurat. Deşi documentele nu reproduc, în general, pierderile americane după fiecare atac-sinucigaş, putem să ne facem o idee despre eficacitatea lor, enunţînd încă de pe acum cifrele pierderilor

totale ale marinei în faţa Okinawei; 35 de nave scufundate, dintre care 13 distrugătoare şi 22 nave mai mici; 299 nave mai mult sau mai puţin avariate. Din cele 10 portavioane grele angajate, 8 au fost pînă în cele din urmă mai mult sau mai puţin avariate. Dacă atacurile acestea ar fi fost zilnice, nimeni nu ar fi ştiut spune dacă uriaşa „armada” nu s-ar fi văzut silită să ridice asediul. Dar japonezii nu mai aveau destule avioane, nici măcar vechi, pentru ca atacurile să fie zilnice. Cele masive, susţinute de cîte 100 pînă la 300 avioane, au fost spaţiate pe toată durata campaniei, despărţite de intervale de şapte pînă la zece zile, timp în care nu au fost semnalate decît atacurile răzleţe ale unor grupuri mici.

Pe uscat, trupele de marină care înaintau spre nord nu întîlneau decît o rezistenţă sporadică, gen guerilă, organizată de către unităţi mici, mobile. La 8 aprilie ele parcurseseră jumătate din distanţa ce despărţea plajele de debarcare de nordul insulei. Extremitatea de nord a Okinawei trebuia atinsă în ziua de 13.

Trupele armatei care înaintau spre sud se loviseră la 5 aprilie de primele linii ale fortificaţiei japoneze. Începînd din ziua aceea, înaintarea a fost practic stopată. Infanteriştii japonezi luptau cu aceeaşi cerbicie ca la Iwo Jima; sistemul de cazemate subteran era şi mai perfecţionat (dacă asemenea lucru mai era cu putinţă). Artileria se dovedea extrem de eficace; camuflajul, împins pînă la un mimetism aproape desăvîrşit. Într-o anume zonă, avioanele americane care zburau la treizeci de metri, au reperat doar patru sau cinci cazemate japoneze; 5 000 de japonezi aveau să fie ucişi, pînă în cele din urmă, în spaţiul acela. Ploaia, care căzuse din belşug în zilele de 10 şi 11 aprilie, a preschimbat solul frămîntat într-un aluat vîscos, adevărată piedică pentru manevrarea oricărui material greu.

Cam în aceeaşi vreme americanii au descoperit pe Okinawa un anume număr de ciudate maşinării, a căror examinare le-a oferit cheia unui mister pe care se munceau să-l dezlege încă de la 21 martie: ce însemnau oare cele două aripioare suplimentare, observate la data aceea, sub

pîntecele cîtorva bimotoare japoneze ? Erau planurile de sustentaţie ale unor bombe zburătoare dirijate: cinci metri anvergură, un nas lung şi ascuţit conţinînd o încărcătură de o mie kilograme exploziv, o carlingă cu comenzi de zbor elementare, un palonier dublu şi patru tuburi slujind la propulsarea prin reacţie. Un om se aşeza în aceste avioane-bombe-sinucigaşe. Inginerii au estimat că avioanele acestea puteau atinge viteza de 925 kilometri la oră. În faţa acestei descoperiri, americanii au căzut şi mai tare pe gînduri, mai tare decît în faţa celei privind ambarcaţiunile-sinucigaşe din insulele Keramas. Nici o ambarcaţiune-sinucigaşă nu atacase flota. Dar drăcoveniile acestea noi aveau oare să o atace ? Şi cînd ?

La 12 aprilie, distrugătorul *Abele*, deja avariat de către un „kamikaze”, s-a pomenit cu o asemenea bombă pilotată. Frînt în două, el s-a scufundat pe dată. Succesul acesta nu a fost însă urmat de multe altele, deoarece doar trei nave au mai fost lovite de bombe pilotate în toată campania din Okinawa. Dar iată că radioul japonez a anunţat că au fost folosite 300 de asemenea arme. Echipajele americane le-au poreclit cu un cuvînt care în japoneză înseamnă smintit; ei le ziceau *bakas*.

Între 5 şi 19 aprilie, lupta de uscat în direcţia sud a constat mai cu seamă într-o luptă de artilerie. La 19 aprilie, cuirasatele şi crucişătoarele grupărilor de bombardament naval s-au apropiat şi au trimis, de cu zori, o cumplită ploaie de fier peste tabăra repliată a japonezilor. Canonada a durat o oră, după care trupele armatei au dat asaltul. De la caz la caz, cîştigul de teren a fost între 500 şi 800 metri. „Situaţia aceasta mi-a adus aminte de Verdun, scria generalul Bruce. Apărarea tactică a japonezilor era la fel de inteligentă şi de coordonată ca cea a nemţilor”. Primii atacatori americani care, după o luptă dusă pas cu pas şi după nimicirea metru cu metru a apărării unei creste, ajungeau pe culmea acesteia, credeau că aveau să poată coborî iute versantul opus, pentru a se avînta mai departe. Dar versantul opus nu era mai puţin împănat de apărare decît celelalte, coborîşul nu era mai lesnicios decît urcuşul.

Trebuiau distruse linii întregi de cazemate-pivniţe, asemănătoare cu nişte mici „linii Maginot”: prevăzute cu lumină electrică, cu ventilaţie, cu tunuri pe şine. Pentru a-i înlocui pe ostaşii cu aruncătoare de flăcări, mult prea vulnerabili, americanii au folosit tancuri special înzestrate cu aruncătoare de flăcări. În timpul zilei japonezii au contraatacat şi au recucerit un sat, ameninţînd un aerodrom. Divizia 27 a armatei a fost schimbată de Divizia 1 a trupelor de marină, măsură care a iritat pe dată anumite susceptibilităţi. Ostaşii de marină au înţeles repede că „sudul era mai puternic decît nordul”. Presiunea împotriva inamicului trebuia slăbită uneori, deoarece muniţiile nu ajungeau în cantitate suficientă. Piloţii „kamikaze” au făcut să sară în aer două nave *victory-ships* încărcate cu 30 000 tone de cartuşe şi proiectile. Spruance a ordonat îndată să fie aduse, pe calea aerului, muniţii din Filipine. În privinţa aprovizionărilor şi a materialului, Okinawa devenise o mistuitoare vatră de jăratec, dar colosul american putea suporta cheltuiala aceasta. La 30 aprilie, generalul Buckner a ţinut o conferinţă de presă în cursul căreia a declarat că, înainte de toate, importantă era cruţarea vieţilor americanilor, chiar dacă operaţia avea să ceară mult mai mult timp şi să coste foarte scump. Ploaia s-a pornit din nou, îmbelşugată, în ziua de 7 mai, paralizînd tot ceea ce era material greu. La 10 mai, toate navele prezente în apele Okinawei au tras o salvă de onoare pentru a sărbători Ziua Victoriei în Europa. Mai mulţi ofiţeri aparţinînd statului major al lui Buckner, încălziţi de vestea aceasta, au început a vorbi despre un „atac decisiv”, despre o debarcare – la nevoie – în noi puncte din spatele frontului inamic. Dar Buckner s-a împotrivit. La 11 mai, au mai fost cîştigaţi, în lupte corp la corp, 800 de metri. În prima lună a campaniei, trupele de marină care nu operaseră decît în nordul insulei, s-au ales cu 95 de morţi; peste cincisprezece zile (în operaţiile dinspre sud) numărul lor avea să se ridice la 1 046. În şase săptămîni, armata pierduse 2 300 oameni.

Enterprise îşi reluase locul în gruparea operaţională.

Încă o dată. Privit în rîndurile portavioanelor grele, mai puţin modern în anumite privinţe decît noii săi fraţi, *Enterprise* cucerea totuşi atenţia tuturor de cum ieşea în larg. „Iată marele E !” Este un lucru deosebit existenţa unei personalităţi la o navă; chestiunea merită o îndelungă meditaţie. Fiecare o constată intuitiv, fără să fie prea priceput în ale mării. Şi maşinilor zburătoare omul le dă cîteodată un nume, străduindu-se să le acorde personalitate; nu cred însă că eforturile sale să fi dat totuşi de un capăt, căci avionul rămîne un anonim. Nava – doar o simplă împreunare de materiale – posedă, neîndoios, un fel de *anima*. Pare-se că şi locomotivele, deşi la un grad mai redus. Socot că trebuie să vedem în aceasta lunga familiaritate a omului cu cele două elemente: apa şi focul; în vreme ce aerul este pentru el mult mai nou. Tot ceea ce participă la desfăşurarea vieţii din mediul marin, mediu originar prin excelenţă, trezeşte în om un simţămînt mai mult sau mai puţin limpede de fraternitate. Nava este o fiinţă vie. Trăieşte evenimentele prin care trece; evenimentele acestea se înscriu în personalitatea ei. Pentru toţi cei care îl priveau înaintînd pe mare, *Enterprise* reprezenta imaginea însăşi a războiului din Pacific şi, într-un fel, suma întîmplărilor şi ceasurilor fără de sfîrşit ale acestui război. *Enterprise* însemna mirosul greţos al carbonizaţilor de la Pearl Harbor, însemna chipul golit de sînge al piloţilor scăpaţi din măcelurile aeronavale de la Midway, însemna groaznicul vis, fără capăt, de la Guadalcanal, precum şi uriaşa acţiune de debarcare pe atoluri, de la cele mai ucigătoare la cele mai lesnicioase, şi mai însemna numărul crescînd al siajelor de nave americane pe oglinda mării, convergînd tot mai mult către Japonia, însemna „armada” ce mătura cu puterea ei oceanul acela vineţiu în care Japonia se crezuse de neatacat. La începutul lunii mai a anului 1945 avioanele de pe *Enterprise* scufundaseră, ele singure, şaptezeci şi patru de nave, iar în colaborare cu avioanele altor nave, încă sute şi sute. Toţi fraţii săi, care au început odată cu el războiul, şi-au găsit sfîrşitul în adîncurile oceanului; toţi adversarii săi de la început

pieriseră de asemenea: *Zuikaku*, jertfit în largul capului Enggano fusese ultimul. *Enterprise* continua să plutească pe mare; după fiece rănire îşi reluase locul. Ofiţerii mai vechi spuneau că fusese construit într-o epocă în care oamenii aveau timp, în care fiecare navă era „lucrată cu migală ca o harpă”.

În zorii lui 14 mai 1945, pe o vreme frumos noroasă, *Enterprise* se găsea în largul vîrfului sudic al insulei Kyu-Syu, drum 340. Avioanele grupării operaţionale îşi luaseră zborul pentru a ataca aerodromurile. La catargul lui *Enterprise* flutura un stindard albastru, ţintat cu trei stele albe, emblema viceamiralului Mitscher, şeful portavioanelor. Mitscher se îmbarcase la bordul navei *Enterprise* în urmă cu trei zile, doar cu hainele ce le avea pe el: tot restul bagajului său fusese distrus cu nava *Bunker Hill*, căreia două avioane-sinucigaşe îi aduseseră serioase avarii. Şi iată că au început să apară în rîndurile kamikazilor destui aviatori care nu erau deloc nişte începători, ba dimpotrivă piloţi experimentaţi. Irosirea aceasta nebunească a ultimelor cadre de valoare nu putea ţine mult, fireşte. Dar pînă una, alta, se dovedea foarte rodnică.

La 14 mai deci, ora şase, cinci grupuri de avioane inamice au fost detectate de radarurile *Enterprise*-ului. Patrulele de vînătoare se aflau în văzduh. La aproximativ 25 de minute după detectare, oamenii de pe puntea portavionului au putut zări, mult în spate, cîteva avioane căzînd din cer; erau învăluite în flăcări şi fum. Bătălia se desfăşurase, toată, în nori.

La 6,30, veghea radar semnală un „spectru” izolat, la 20 mile la 200 grade, altitudine 2 600 metri. Bateriile de la pupa fură îndreptate în direcţia aceea, gata să tragă la apariţia „spectrului”. La 6,54 le apăru limpede, apropiindu-se repede. O clipă dispăru printre nori, apoi, cam la şase kilometri, se ivi iarăşi, anume, pierzînd din înălţime. Era un Zero. Bateriile de 127 mm deschiseră focul. Japonezul urcă din nou în nori. Bateriile continuară să tragă. Ochii tuturor erau îndreptaţi spre norii în care dispăruse. Echipajul se afla la posturile de luptă de la ora 4 dimineaţa. Toate avioanele

care nu se găseau în văzduh fuseseră golite de benzină şi vîrîte în hangare.

Japonezul venea dinspre pupa. Unghiul său faţă de tribord era de aproximativ 150 grade, altfel spus de 30 grade faţă de axul navei. De văzut tot nu se vedea, norii îl ascundeau. Înştiinţate de către radar, tunurile de 127 mm continuau să tragă asupră-i, încît curînd automatele de 40 mm de la pupa începură şi ele să tragă. Ciudat spectacol – să vezi atîtea guri de foc ţintind cu înverşunare într-un inamic nevăzut, într-un spectru.

La 6,56 *Enterprise* veni în 345 grade. Japonezul ieşi din nori la 170 grade şi începu să plonjeze.

Unghiul de incidenţă al picajului său nu era mare, nu depăşea treizeci de grade; viteza aproape 450 km pe oră. Avion-sinucigaş, fără îndoială. Se apropia fără grabă, hotărît, manevrînd atît cît trebuia spre a nu fi lovit prea devreme. Graficul cursei sale dezvăluia schimbări repezi de altitudine, menite a-i corecta ţintirea navei în evoluţie. Pilotul îşi cunoştea de minune îndatorirea, astfel că toţi cei ce-l priveau apropiindu-se nu se puteau împiedica să nu simtă în gură o uscăciune. În mai puţin de un minut evenimentul avea să se consume şi greu şi-ar fi închipuit cineva că doar strivirea pilotului „kamikaze” de *Enterprise* putea însemna sfîrşitul. În asemenea cazuri, oricare ar fi fost pagubele, existau întotdeauna morţi.

Toată artileria trăgea: şi tunurile de 127 mm, şi cele de 40 mm, şi cele de 20 mm. Ba chiar şi puştile. Japonezul sosea străbătînd o ploaie de oţel. Era lovit în mai multe locuri, tîra după el flăcări şi fum ca un stindard. Dar venea, şi se desluşea tot mai bine, într-o abia simţită legănare, cu linia aripilor dreaptă precum o sabie. Puntea era pustie; toată lumea, cu excepţia tunarilor, se trîntise pe burtă. Bolidul în flăcări trecu mugind prin faţa „insulei” şi se strivi într-un şoc groaznic, chiar îndărătul liftului din faţă. Teribilul şoc zgudui întreaga navă. Ofiţerii de pe pasarele fură orbiţi de străluminarea portocalie a exploziei şi văzură cum puntea de zbor se descojea ca o banană pe o lungime de patruzeci de metri; o bucată enormă de lift, pe puţin o

treime din platformă, ţîşni în aer, la o sută de metri şi mai bine. Era impresionant spectacolul enormei bucăţi de fier zburînd precum o pasăre şi căzînd apoi în mare, în timp ce un fum negru-cenuşiu se răspîndea pe punte. Peste cîteva secunde, oameni în costume de azbest alergau în inima fumului.

Bomba ucisese patrusprezece oameni. Pagubele materiale erau mai puţin grave decît ar fi lăsat să se creadă caracterul spectaculos al exploziei: în afară de gaura propriu-zisă şi de smulgerea punţii, cîteva colectoare sparte. Iată şi un amănunt prozaic şi totodată providenţial: bomba, desprinsă în ultimele frînturi de secundă prin căderea pilotului „kamikaze", străpunsese două punţi şi explodase lîngă un compartiment ticsit cu suluri de hîrtie igienică; salteaua aceasta zăgăzuise efectul exploziei în partea de jos a navei, în timp ce sus sfîrtecase liftul. În interpuntea hangarelor focul mistuia cîteva avioane, precum şi cîteva cabine de-ale ofiţerilor. Prin ardere aşternuturile răspîndeau un fum gros; dar nu se declanşa nici un incendiu prea neliniştitor. Spărturi ivite la colectoare făcuseră ca înăuntrul navei să pătrundă 2 000 tone de apă ce trebuia pompată. Iar repararea punţii avea să ceară, ca timp, cel puţin cîteva săptămîni. La urma urmei, „marele E" avusese iarăşi noroc. Avioanele-sinucigaşe loviseră navele *Franklin* şi *Bunker Hill* aproape mortal; americanii care le văzuseră întorcîndu-se în port fuseseră adînc impresionaţi de înfăţişarea lor răvăşită şi chiar de mirosul pe care l-au mai răspîndit cîteva zile după dramă. *Enterprise* urma să-şi panseze o rană nu prea gravă, precum cîrtitorii aceia plini de cicatrice pe care medicul îi întîmpină cu o glumă. Doar cei patrusprezece morţi nu aveau să mai glumească niciodată. Ultima imagine terestră pe care au luat-o cu ei a fost cea a niponului trăgînd după sine flamura-i de flăcări, a avionului ce creştea văzînd cu ochii şi linia dreaptă ca o spadă a aripilor sale.

Rămăşiţele pilotului japonez existau încă. Fuseseră adunate cu grijă într-un colţişor al punţii, lîngă frînturile înnegrite ale avionului. Prin vestonul şi cămaşa sfîşiate i se

zărea pieptul lat, muşchiulos; pielea era arămie, prea puţin acoperită de păr; de piept îi stăteau prinse braţul drept şi capul; capul înclinat pe un umăr; gîtul, deşi vînjos, părea flexibil, moale ca cel al unei păpuşi de cîrpă; ochii erau larg deschişi. Întreg echipajul defilă prin faţa trupului acelui voluntar al morţii. Oamenii îi priveau nu atît chipul frumos dăltuit şi ochii larg deschişi, deveniţi sticloşi între timp, cît nasturii tunicii, care aveau să constituie minunate amintiri de război pentru cine ştie ce privilegiaţi cu grad mare. Nasturii erau negri, avînd în relief insigna corpului „kamikaze": o floare de cireş cu trei frunze. „Dacă sînteţi cumva întrebaţi care este spiritul adevăratului japonez, scria poetul Motoori, vorbiţi despre frunza cireşului sălbatic strălucind în soare". Un proverb mai spune: „Floarea de cireş este prima dintre flori, aşa cum războinicul este primul dintre oameni".

Pe Okinawa, lupta continua la fel de înverşunată. La 19 mai, americanii au cucerit înălţimea pe care ei au denumit-o *Conical Hill*. Artileria americană a luat pe dată locul artileriei japoneze; dar succesul acesta tactic nu a putut fi exploatat după cum se nădăjduise, din pricina ploilor torenţiale care se porniseră din nou, paralizînd mişcarea materialului greu. În noaptea de 24 spre 25 mai, avioane japoneze au lansat, prin surprindere, comandouri de sabotori pe aerodromurile Okinawei. Americanii văzură ţîşnind, în plină noapte, diavoli furioşi care aruncau în toate părţile grenade şi pachete de explozivi, nepăsători faţă de propria lor viaţă. Ei au pricinuit moartea a vreo doisprezece ostaşi, dar nu au distrus decît şapte avioane. Comandamentul japonez îşi clădise, desigur, mai mari nădejdi în privinţa acestei acţiuni. Avusese intenţia să slăbească mult aviaţia americană din Okinawa, spre a o face incapabilă de a respinge ultimele şi cele mai disperate atacuri masive ale avioanelor-sinucigaşe. Aviaţia japoneză îşi arunca cele din urmă rezerve în vălmăşagul luptei, le arunca cu o hotărîre care primejduia în aceeaşi măsură existenţa marinarilor, a aviatorilor şi a celor din trupele

terestre americane. Aviatorii se ridicau în văzduh zi de zi, uneori chiar de mai multe ori în aceleaşi douăsprezece ore. Cei din grupul tactic 58.3 au fost menţinuţi la regimul acesta vreme de 77 de zile. Marinarii se aflau aproape încontinuu în alarmă; mecanicii şi oamenii din echipele de reparaţii vegheau jumătate din noapte pentru a întreţine şi a pune la punct avioanele. La bordul distrugătoarelor „radar picket ships” [1], viaţa devenise un purgatoriu. Navele acestea mici stăteau trei zile din şase pe linia de supraveghere, prin rotaţie. În cele trei zile, oamenii nu dormeau, se întindeau doar, cînd şi cînd, cîte o jumătate de oră pe punte sau pe podeaua compartimentului lor; mîncau cînd apucau, înghiţind în mare grabă, între două atacuri, „o porţie K”. Un distrugător din linia de supraveghere de radiolocaţie a fost atacat de 50 de avioane, nu chiar de către toate deodată, ţinta fiind prea mică, dar fără nici un răgaz; antiaeriana sa a doborît 20 de piloţi „kamikaze” într-o singură zi. Norocul a acordat cîtorva din aceste nave mici o invulnerabilitate uluitoare: distrugătorul *Laffey* s-a putut îndrepta singur spre o bază pentru reparaţii, după ce fusese lovit de două bombe şi de şase avioane-sinucigaşe. Multe altele, am mai spus, au pierit. Ultimul atac-sinucigaş în masă a avut loc la 28 mai; ploua cu găleata. În aceeaşi zi, sosi şi Halsey, spre a-l înlocui pe Spruance, în calitate de comandant superior al tuturor forţelor ce operau în zona Okinawa. Nici un motiv oficial sau oficios nu a explicat înlocuirea, după cum nici o lămurire ulterioară nu s-a vădit pe deplin mulţumitoare. Poate că înaltul comandament digerase greşelile săvîrşite de Halsey la Leyte mai repede decît o făcuseră victimele acestor greşeli; sau poate, şi-or fi spus ei, numai un iureş în maniera „Taurului” mai putea fi de vreo folosinţă în Okinawa. Dar, dacă aşa stăteau lucrurile, de ce să i se fi lăsat lui Buckner comanda operaţiilor terestre, tocmai lui Buckner cel întotdeauna atît de prudent şi de econom cu vieţile
omeneşti ?

În zilele următoare lui 28 mai au fost semnalate mişcări

[1] Distrugătoare cu misiunea de supraveghere de radiolocaţie (n.t.)

în liniile japoneze. Americanii băgaseră de seamă că inamicul se repliase pe o a doua linie de poziţii fortificate. Se înainta încet, prin noroi. Acum, artileria japoneză tăcea: nici un bubuit de tun sau, mai degrabă, nici urmă de muniţie. După calculele unor experţi militari, în partea de sud a Okinawei mai subzistau aproximativ 15 000 de japonezi îngrămădiţi într-un spaţiu foarte mic. Cucerirea acestei ultime poziţii avea să fie grea, desigur.

La 10 iunie, după o nouă pregătire cu artileria şi aviaţia, a fost lansată ofensiva pe tot frontul şi, cu deosebire, împotriva liniei de apărare japoneze instalate pe o pantă abruptă de 150 metri înălţime şi 8 kilometri lungime, denumită Yeaju Dake. Japonezii îşi întîmpinară inamicul cu un formidabil baraj de artilerie. Prima mişcare a ofensivei a fost astfel stăvilită. Era totuşi limpede că apărătorii lui Yeaju Dake nu sperau altceva decît să întîrzie cu cîteva zile înfrîngerea. Buckner le trimise, cu paraşutele, propuneri de „capitulare onorabilă”, oferindu-le un răgaz de 36 de ore pentru gîndire. Răgazul a fost folosit de ostaşii din diviziile 7 şi 97 ale trupelor de marină pentru escaladarea pantei, potrivit unei excelente tehnici alpine, sub focul japonezilor. Aceştia nu au răspuns propunerii, astfel că atacul general a fost reluat la 13 iunie. În ziua de 17 iunie, Buckner a ordonat un nou răgaz de o oră, timp în care le-a fost adresată japonezilor o altă propunere de capitulare onorabilă: de data aceasta, prin mijlocirea unor difuzoare montate pe tractoare. Doisprezece japonezi au ieşit din vizuinile lor, cu braţele ridicate. Şi ora s-a scurs, iar tirul americanilor a continuat.

În timpul acestei ultime faze, lupta corp la corp a atins o violenţă maximă, nemaiîntîlnită de-a lungul războiului. În rîndurile japonezilor luptau şi femei; bărbaţii ţîşneau din gropile lor, după ce îşi legaseră de pîntece grenade şi se aruncau sub tancurile americane, spre a le face să explodeze. Americanii îi nimiceau cu aruncătoarele de flăcări. Astfel ar fi trebuit ucişi, unul cîte unul, toţi apărătorii terenului aceluia povîrnit, preschimbaţi în luptători-sinucigaşi. La 18 iunie, generalul Buckner se duse la un

post de comandă înaintat, pentru a vedea şi conduce ultimul asalt. Artileria japoneză deschise focul, un obuz explodă foarte aproape de general. Rănit de moarte, el îşi dădu duhul în doar cîteva clipe. Zeul războiului se răzbunase pe şeful acesta prea econom cu sîngele soldaţilor săi. Generalul Buckner era primul general american, comandant al unei armate în campanie, ucis în acţiune, de la războiul de Secesiune încoace. A doua zi, generalul de brigadă Caudius M. Easley, comandant adjunct al Diviziei 96 a armatei, a fost şi el ucis la Okinawa. Sosise totuşi timpul ca bastionul să fie cucerit. La 21 iunie un comunicat anunţă oficial sfîrşitul rezistenţei organizate din Okinawa.

Lupta pentru cucerirea ei ţinuse 82 de zile (în loc de 70, cum fusese prevăzut în planuri). Americanii au pierdut 6 990 oameni (soldaţi, marinari, aviatori); aproape treizeci de mii fuseseră răniţi; avioane americane distruse: 880 (dintre care 266 de pe portavioanele avariate); pierderile navale însumau 35 de nave scufundate şi 299 avariate. Japonezii pierduseră la Okinawa cam 117 000 de oameni, iar avioane aproape 3 800.

Bilanţul acesta a fost publicat în Statele Unite. În Europa războiul fusese cîştigat, iar victoria în lupta din Pacific nu mai era pusă la îndoială; comandamentul american gîndea că avea să poată trata mai bărbăteşte opinia publică decît în perioada eşecurilor; şi apoi, era încredinţat că publicul avea să fie uimit de marea inegalitate a pierderilor, salutînd iscusinţa şefilor. Dar iată că publicarea bilanţului a stîrnit o furtună de proteste. Aproape şapte mii de morţi – lucru de neconceput, de vreme ce Statele Unite dispuneau de o strivitoare superioritate în mijloace de luptă. Comunicatele arătau că tunurile flotei scuipaseră 35 000 tone de proiectile asupra Okinawei, iar cele ale armatei, 66 000 tone; fără a mai pune la socoteală bombele de avion al căror tonaj nici nu mai putea fi evaluat. Şi atunci, în asemenea condiţii, cum de mai rămăseseră destui japonezi pe Okinawa pentru a ucide aproape şapte mii de americani ? Oricît de dramatice şi de cvasifabuloase ar fi fost

istorisirile corespondenţilor de război, ei nu izbutiseră să ofere publicului o idee exactă privind tenacitatea japonezului. Gazetarul David Laurence scria la 4 iunie: „Pentru ce ascundem adevărul despre eşecul militar din Okinawa ? Pentru ce nu se găseşte nimeni, dintre conducătorii noştri, care să arunce lumină asupra greşelilor ce fac din Okinawa un exemplu de incapacitate militară mai grăitor decît cel de la Pearl Harbor ?" Nimitz a pus el însuşi mîna pe toc pentru a răspunde: „Însoţit de statul meu major am luat avionul şi m-am dus la Okinawa, unde vreme de două zile am discutat cu generalul Buckner şi cu ceilalţi şefi. Operaţia era cît se poate de bine condusă. Debarcări în noi puncte s-ar fi dovedit nefolositoare împotriva unui inamic alertat. Alimentarea ridica probleme zilnice şi întotdeauna greu de rezolvat etc..." Au fost răspîndite fotografii şi filme luate în ultima parte a campaniei. Dar văzînd ce mică şi netedă devenise o regiune cîndva locuită şi acoperită cu arbori, cu plante şi cu case, o regiune cultivată de mîna omului, publicul american a început să înţeleagă.

„Menţinerea sau căderea Imperiului depind de rezultatul acestei bătălii", declarase în jurul datei de 20 aprilie amiralul Toyoda, comandantul şef al Flotei Combinate. Problema părea rezolvată. Se poate spune că, după Okinawa, piesa fusese jucată. Familiile ostaşilor de marină şi ale celorlalţi soldaţi se puteau întreba, privind ultimele fotografii ale Okinawei, cîte vieţi americane avea să mai coste invadarea Japoniei; era de fapt singura întrebare. Pentru marinari şi pentru aviatori, războiul împotriva Japoniei nu mai era decît un soi de mare expediţie colonială. Uriaşele grupări operaţionale, cărora li se alăturaseră puternice forţe navale britanice, circulau în apele Japoniei fără să întîlnească nici cea mai slabă împotrivire. Petrolierele, cîndva ţinute la distanţă de zonele de luptă, veneau să realimenteze portavioanele şi cuirasatele pînă în faţa oraşului Tokio. Au avut loc exerciţii chiar în largul coastelor japoneze, se încercau noi tactici, ca

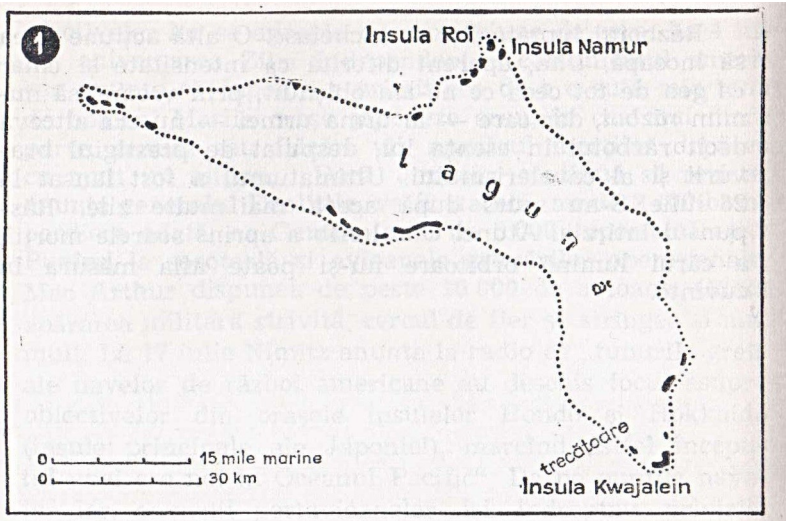
de pildă: bombardarea de noapte a unui sector de coastă de către crucişătoare şi distrugătoare, acoperirea navelor fiind asigurată de aviatori de vînătoare de noapte. Născociri oarecum gratuite şi nu prea interesante, întrucît avioanele nu aveau ce face. Cele cîteva escadrile japoneze supravieţuitoare, păstrate pentru apărarea marilor centre, se ridicau în văzduh ori de cîte ori bombardamentul american le lăsa o clipă de ragaz; cifra efectivelor lor se apropia cu repeziciune de zero. La 4 iulie, aniversarea Zilei Independenţei, comunicatul american anunţa că Japonia a primit cea de a o sută mia tonă de bombe. Marile oraşe japoneze erau, în cea mai mare parte, cenuşă sau flăcări vii, numărul morţilor depăşea cu mult un milion. „Dacă Japonia continuă să reziste, anunţa generalul Doolittle, va fi atacată, nu de 2 400 bombardiere odată, ca Germania, ci de 3 000 superfortăreţe”. Punînd la socoteală şi avioanele grupărilor operaţionale, MacArthur dispunea de peste 10 000 de avioane. Odată apărarea militară strivită, cercul de fier se strîngea şi mai mult. La 17 iulie Nimitz anunţa la radio că „tunurile grele ale navelor de război americane au deschis focul asupra obiectivelor din oraşele insulelor Hondo şi Hokkaido (insule principale ale Japoniei), marcînd astfel începutul unei ere noi în Oceanul Pacific”. De pe punţile navelor lor, oamenii portavioanelor îşi îndreptau privirile spre coastele acelea cenuşii, aureolate de fum, unde incendiile răspîndeau necontenit fulgerări roşietice. Cerul era plumburiu, marea îi împrumutase culoarea şi era aspră mai tot timpul. Avioanele îşi luau zborul şi se întorceau regulat, munca de uzină continua. Radioul informa că viaţa populaţiei japoneze devenise un coşmar. Lucru într-adevăr cu putinţă. De văzut nu se vedea decît coasta aceea sură pigmentată de incendii. Chiar cei care debarcau nu aveau cum să afle vreodată ce a însemnat viaţa japonezilor în perioada aceea, devreme ce „formula noului război aplicată de Statele Unite făcea apel la maşinism, suprimînd orice urmă de viaţă în sectorul atacat”. La 26 iulie Statele Unite adresau Japoniei faimosul ultimatum, semnat totodată de Marea Britanie şi de China:

„Prodigioase forţe aeriene, terestre şi maritime sînt gata să dea Japoniei ultima lovitură. Utilizarea totală a puterii noastre militare, susţinută de hotărîrea noastră nestrămutată, va însemna deplina distrugere a teritoriului japonez”. Distrugerea deplină a teritoriului. O populaţie întreagă era informată că o aştepta moartea, dacă şefii aveau să refuze semnarea.

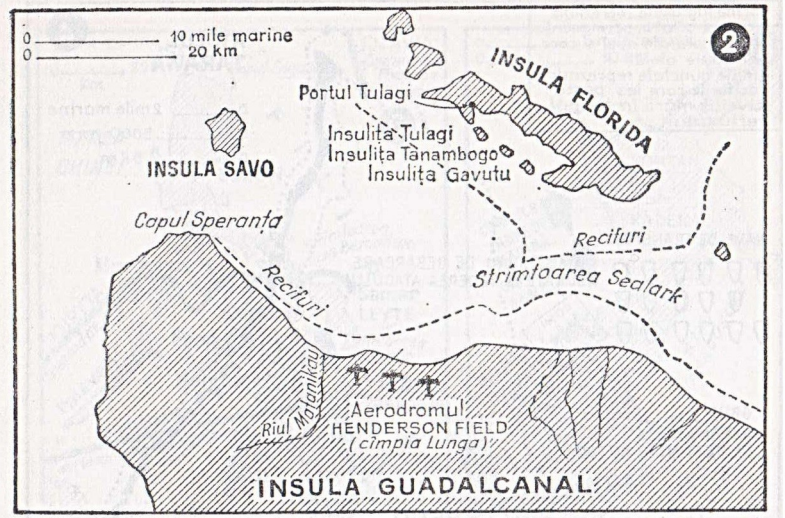
Războiul luptătorilor se încheiase. O altă acţiune avea să înceapă. Una, aparent diferită ca intensitate şi chiar ca gen de tot ceea ce ne-am obişnuit, prin vreme, să numim *război*, dar care – la urma urmei – nu era altceva decît războiul în esenţa lui, despuiat de prestigiul bravurii şi al cavalerismului. Ultimatumul a fost lansat la 26 iulie. S-au scurs după aceea mai multe zile. Răspunsul întîrzia. Atunci Omul Alb a aprins soarele morţii, a cărui lumină orbitoare nu-şi poate afla măsura în cuvinte.

CUPRINSUL

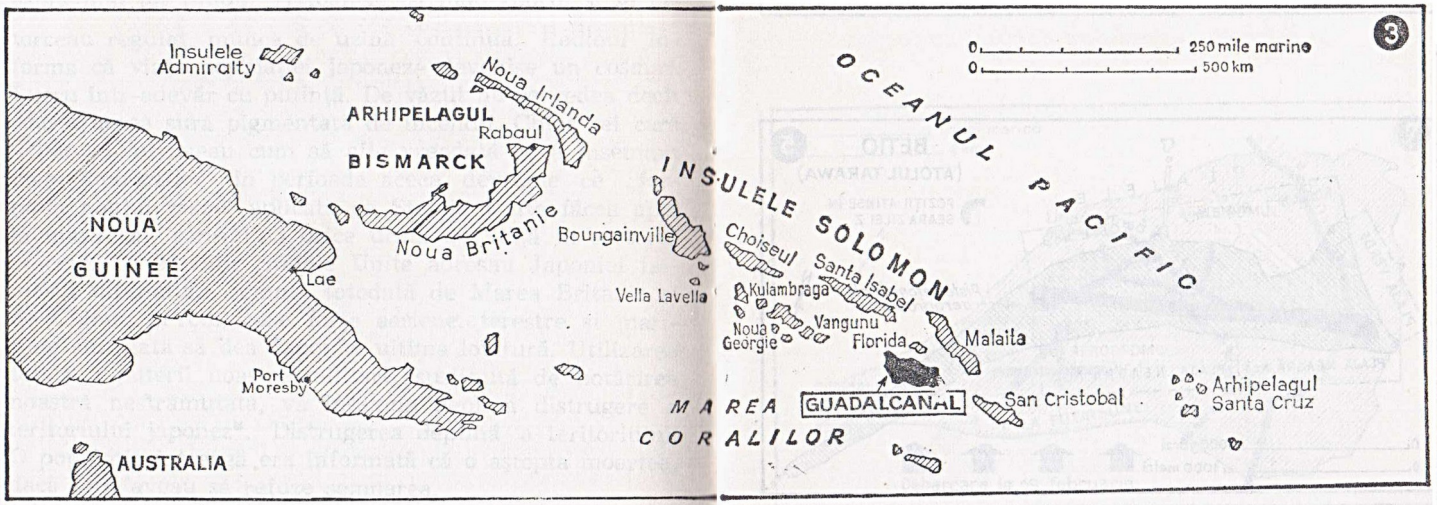
Cuvînt înainte 5
I. *„Uimitoare telegrame...”*..... 19
II. *„Nave mari, confortabile...”* 49
III. O *victorie a serviciului de informaţii* 91
IV. *Guadalcanal*..... 119
V. *Tarawa cea de groază*..... 188
VI. *Refluxul* 224
VII. *Războiul de sinucidere* 301



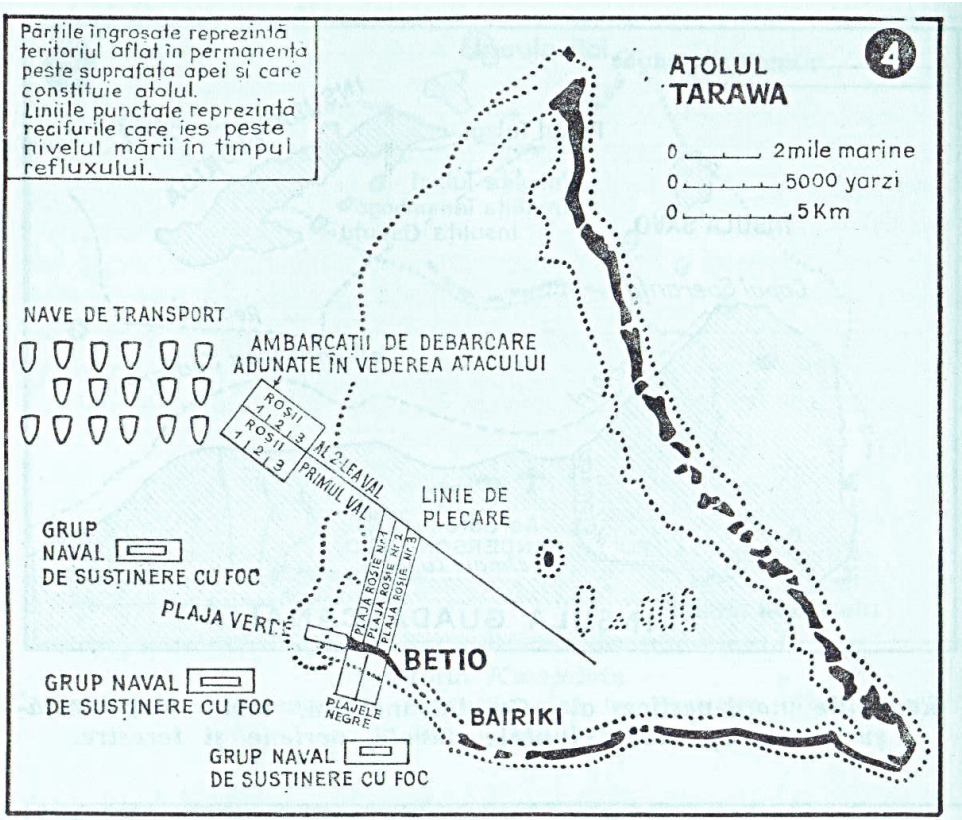
Atolul Kwajalein
(liniile punctate reprezintă recifurile care ies deasupra nivelului mării în timpul refluxului)

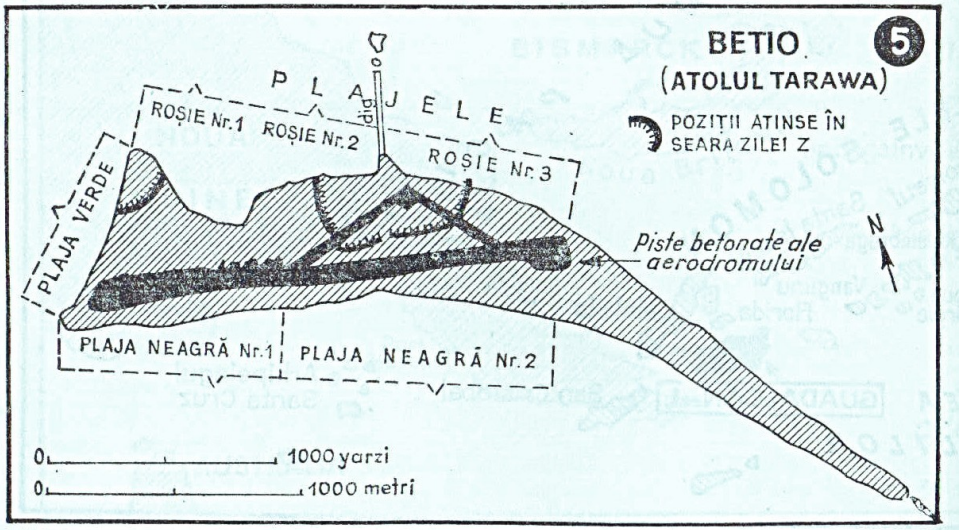


Regiunile nord-vestice ale Guadalcanalului, *unde s-au desfășurat aproape toate luptele navale, aeriene și terestre.*

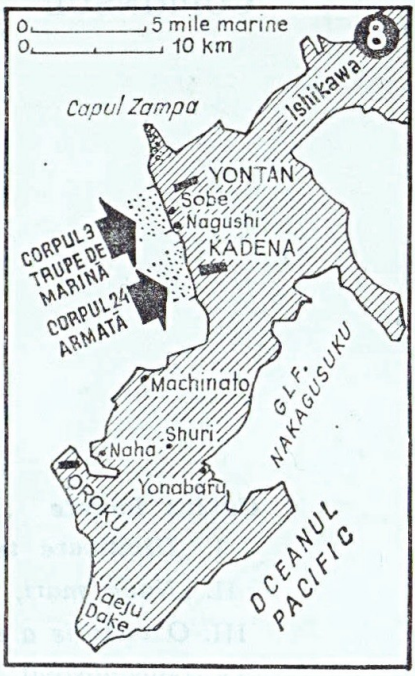


Insulele Solomon și spațiul înconjurător.

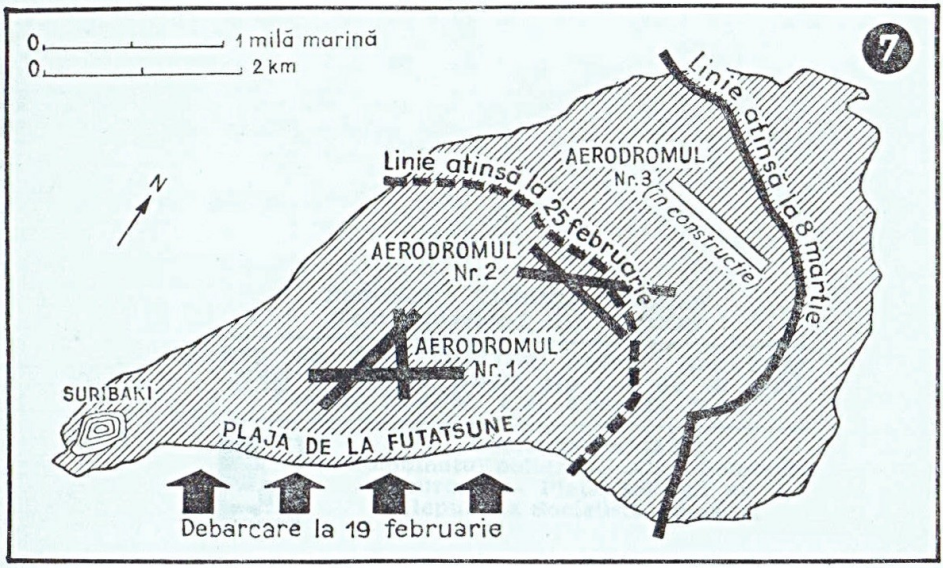

Părțile îngroșate reprezintă teritoriul aflat în permanență peste suprafața apei și care constituie atolul.
Liniile punctate reprezintă recifurile care ies peste nivelul mării în timpul refluxului.
4
ATOLUL TARAWA
0 2 mile marine
0 5000 yarzi
0 5 Km
NAVE DE TRANSPORT
AMBARCAȚII DE DEBARCARE ADUNATE ÎN VEDEREA ATACULUI
ROȘII 1 2 3
ROȘII 1 2 3
AL 2-LEA VAL
PRIMUL VAL
LINIE DE PLECARE
GRUP NAVAL DE SUSȚINERE CU FOC
PLAJA VERDE
PLAJA ROȘIE Nr.1
PLAJA ROȘIE Nr.2
PLAJA ROȘIE Nr.3
BETIO
GRUP NAVAL DE SUSȚINERE CU FOC
PLAJELE NEGRE
BAIRIKI
GRUP NAVAL DE SUSȚINERE CU FOC


BETIO
(ATOLUL TARAWA)
5
POZIȚII ATINSE ÎN SEARA ZILEI Z
PLAJELE
ROȘIE Nr.1
ROȘIE Nr.2
ROȘIE Nr.3
PLAJA VERDE
Piste betonate ale aerodromului
N
PLAJA NEAGRĂ Nr.1
PLAJA NEAGRĂ Nr.2
0 1000 yarzi
0 1000 metri

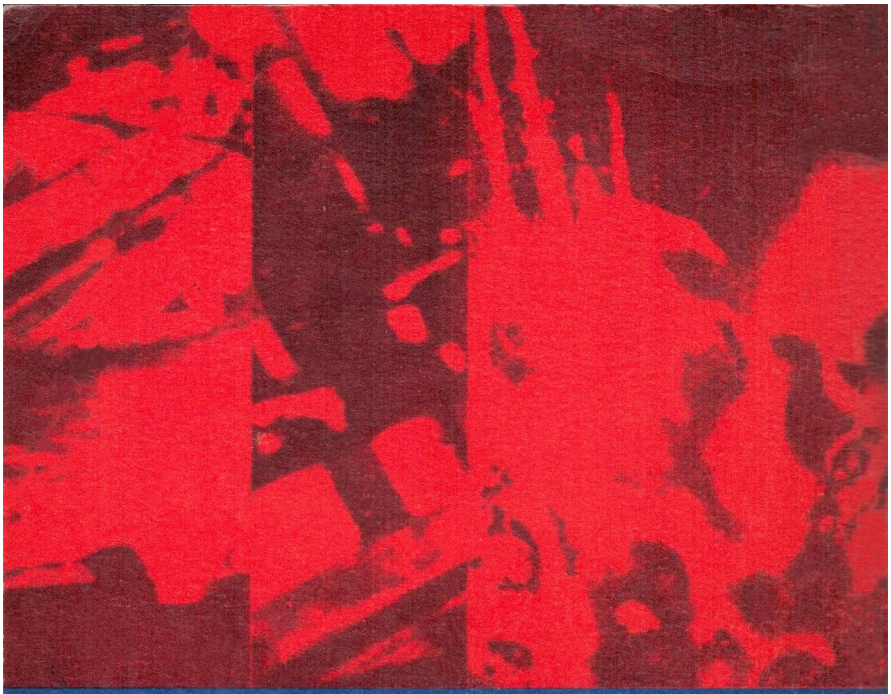
Marea bătălie a Filipinelor (Leyte)

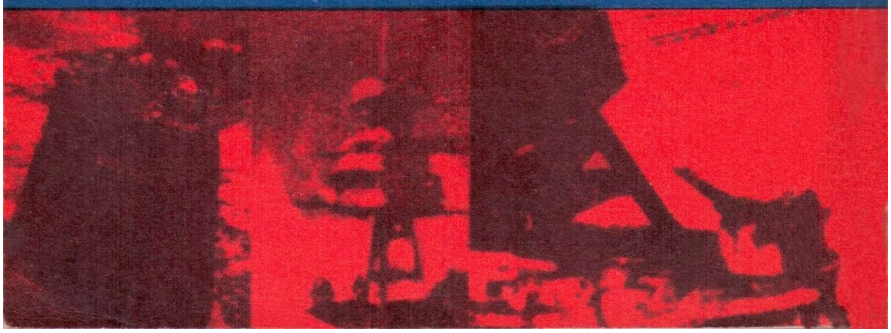


Partea de sud a insulei Okinawa



Iwo Jima



EDITURA MILITARĂ

Lei 12